

Zur Frage

von der

Gestaltung der Wegebau-Gesetzgebung

im Deutschen Reiche.

BIBLIOTHEK
HERZOG
TECHN. HOCHSCHULE
CAROLO-WILHELMINA
BRAUNSCHWEIG

Denkschrift

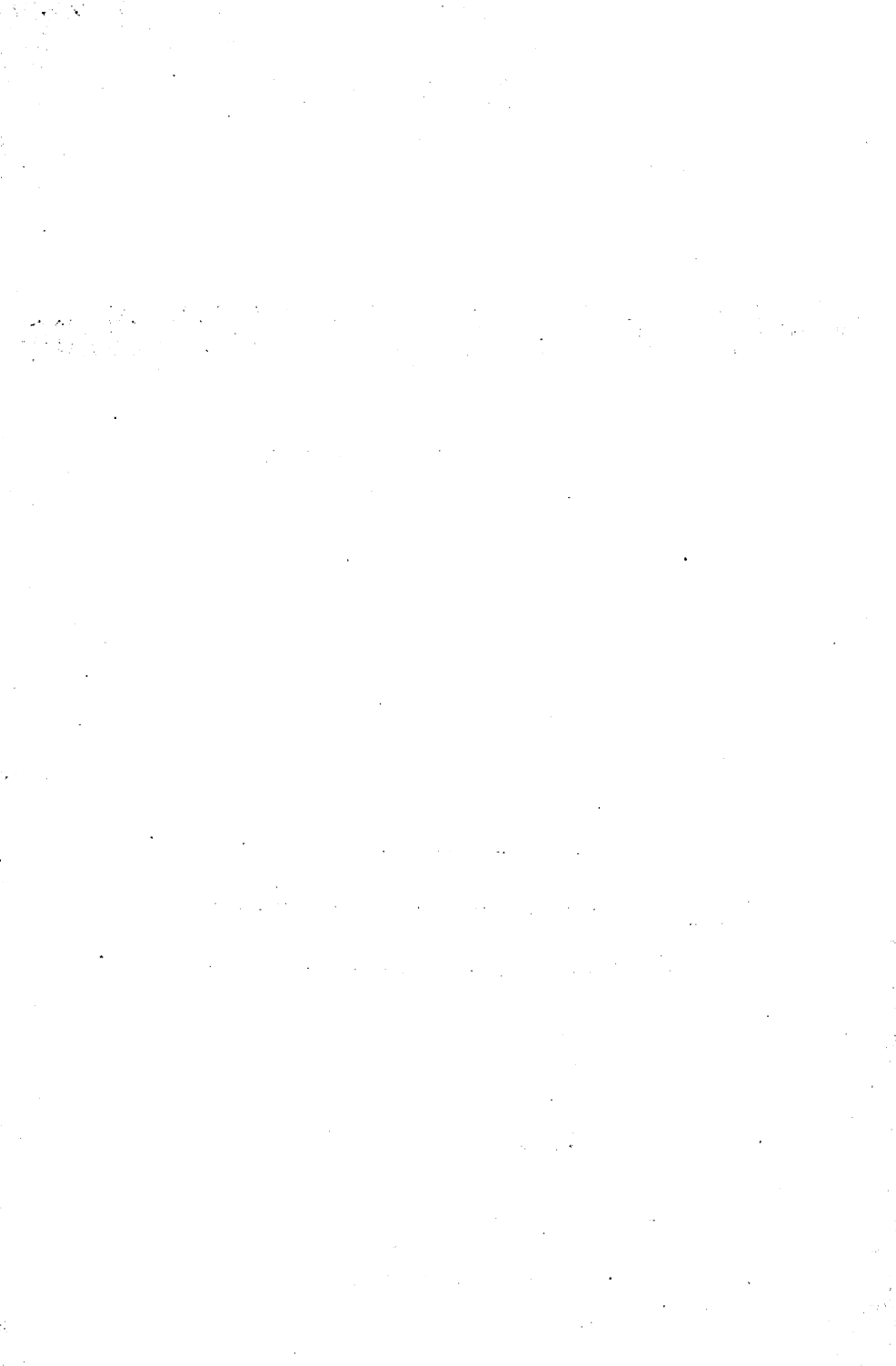
vom Landes-Oekonomie-Rath Griepenkerl in Braunschweig.

Mitglied vom Ausschuss des Congresses Deutscher Landwirthe.

Bibliothek.
Collegium Carolinum.

Braunschweig, 1871.

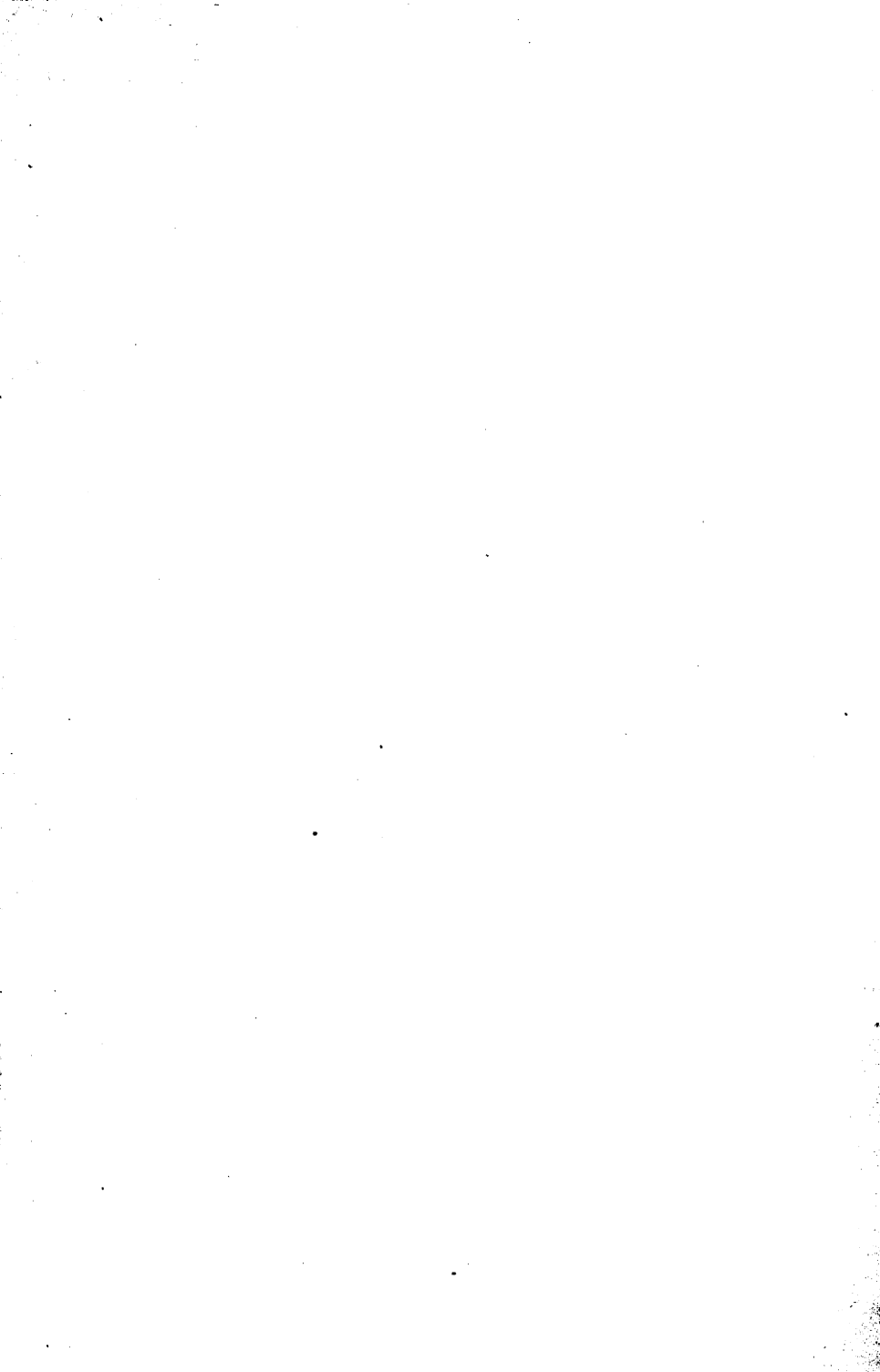
Druck von Joh. Heinr. Meyer.



Den ständigen Mitgliedern

des Congresses

Deutscher Landwirthe.



V o r w o r t.

Der Verfasser dieser Denkschrift hat bei deren Veröffentlichung das Bedürfnis, sich in einem Vorwort über die Veranlassung zu dieser Arbeit und über die Art ihrer Behandlung auszusprechen.

Die Wegebauordnung bildete einen der Gegenstände der Tagesordnung für den dritten Congreß der Norddeutschen Landwirthe und kam in dessen sechster Sitzung am 19. Februar v. J. zur Verhandlung.

Der Referent der für diese Frage bestellt gewesenen Commission, Dr. Wilckens-Pogarth, stellte auf Grund eingehender gedruckter Motive den Antrag:

„Der dritte Congreß Norddeutscher Landwirthe wolle erklären:

Die Regelung und einheitliche Gestaltung der Gesetzgebung, betreffend den Wegebau im Bereiche des Norddeutschen Bundes, ist ein dringendes Bedürfnis. Der dritte Congreß Norddeutscher Landwirthe empfiehlt der Gesetzgebung der verbündeten Staaten die folgenden Bestimmungen als „**Grundzüge**“ einer Wegebauordnung:

1) Die öffentlichen Wege werden, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und der Verpflichtung zu ihrer Anlage und Unterhaltung, in 3 Classen getheilt:

1) Gemeindewege.

2) Landstraßen (Vicinalwege).

3) Kunststraßen (Chaussees).

2) Als Gemeindewege gelten diejenigen öffentlichen Wege, welche nur dem allgemeinen Verkehr innerhalb der Gemarkung (Gemeindeflur) dienen, oder vorzugsweise die nachbarliche Verbindung einer Gemeinde mit einer anderen zum Zweck haben.

Die Gemeindewege sollen als Fahrwege in der Regel die Breite haben von 6 Meter außerhalb, und von 7 Meter innerhalb bewohnter Ortschaften, und zwar ausschließlich der Seitengräben. Ein Fußweg soll in der Regel 1 Meter breit sein.

3) Landstraßen (Vicinalwege) sind solche Straßen, welche einen über den örtlichen oder nachbarlichen hinausgehenden Verkehr vermitteln und nicht zur Classe der Kunststraßen gehören. Die Breite der Landstraßen soll in der Regel 8 Meter betragen, ausschließlich der Seitengräben. Landstraßen dürfen in Zukunft nur mit Wagen befahren werden, die eine Spurweite haben von 1,6 Meter.

- 4) Kunststraßen (Chausseen) sind Straßen, deren Körper besteht aus gleichförmigen Pflastersteinen, oder aus einer Decklage von kleinen Steinen, die eine Packlage von groben Steinen zur Unterlage hat, und die von der Gesetzgebung als Kunststraßen anerkannt sind. Die Breite der Kunststraßen soll in der Regel 10 Meter betragen, ausschließlich der Seitengräben.
- 5) Die Anlage und Unterhaltung der Gemeindewege obliegt den Gemeinden innerhalb ihrer Gemarkung (Gemeindeflur).

Wird ein Gemeindeweg durch Benutzung für größere Waldungen, Steinbrüche, Berg- und Hüttenwerke, Fabriken oder für irgend eine andere Gewerbsunternehmung, sei der Eigenthümer oder Unternehmer ein Gemeindegensasse oder nicht, in besonderem Maße regelmäßig oder ausnahmsweise gebraucht und abgenutzt, so kann dieser Eigenthümer oder Unternehmer angehalten werden, für die Unterhaltung des Weges, und wenn eine Hauptverbesserung oder neue Anlage nöthig ist, auch hierfür einen besonderen Beitrag in die Gemeindecasse zu bezahlen.

Die Höhe dieses Beitrages wird in Mangel freier Vereinbarung durch die vorgesezte Kreis- oder Regierungsbehörde (im Königreich Sachsen durch die Amtshauptmannschaft), unter Zuziehung Sachverständiger, festgesezt.

Die Aufsicht über die Gemeindewege führt der Gemeindevorsteher.

- 6) Die Anlage und Unterhaltung der Landstraßen obliegt zur Hälfte der Kosten den zu Wegebauverbänden (Wegebezirken) vereinigten Gemeinden, zur Hälfte dem Kreisverbände dieser Gemeinden (im Königreich Sachsen dem Bezirk der Amtshauptmannschaft).

Die Aufsicht über die Landstraßen führt die Kreisbehörde (Amtshauptmannschaft) unter dem Beistand der von den Wegebauverbänden des Kreises (der Amtshauptmannschaft) zu wählenden Wegebeschauern.

- 7) Die Kosten für die Anlage der Kunststraßen werden, insoweit das Staatsbudget die Mittel hierzu bietet, zu vier Sechstel von der Staatscasse, zu ein Sechstel von den Gemeinden, durch deren Gemarkung (Gemeindeflur) die zu erbauenden Straßen führen, und zu ein Sechstel von den Kreisverbänden (Amtshauptmannschaften) dieser Gemeinden getragen.
- 8) Bevor die Aufnahme des Neubaus einer Kunststraße in das Staatsbudget erfolgt, sind die theilhaftigen Gemeinden und Kreise (Amtshauptmannschaften) hierüber zu hören.

Weist eine Gemeinde nach, daß eine durch ihre Gemarkung (Gemeindeflur) führende Kunststraße für ihren Verkehr von keinem oder von unerheblichem Nutzen ist, so wird dieselbe von dem Beitrag, welche die Gemeinde zum Neubau und zur Unterhaltung dieser Straße zu leisten hat, ganz oder theilweise befreit.

Der hierdurch entstehende Ausfall ist von der Staatscasse zu tragen.

9) Zur Unterhaltung der Kunststraßen sind verpflichtet:

- a) Die Gemeinden, durch deren Gemarkung (Gemeindeflur) sie ziehen,
- b) der Kreisverband (Amtshauptmannschaft) dieser Gemeinden zu je einem Viertel.
- c) die Staatscasse zur Hälfte.

Beträgt der auf die Gemeinde fallende Beitrag zur Unterhaltung der Kunststraßen in einem Jahre für den laufenden Meter mehr als 1 Sgr., so übernimmt die Staatscasse den Mehrbetrag.

Erfordert das dem Kreisverbände (der Amtshauptmannschaft) zufallende Viertel zu den Unterhaltungskosten der Kunststraßen in einem Jahre einen höheren Beitrag als 1 Sgr. von 100 Thlr. Steuercapital, so fällt der Mehrbetrag auf die Staatscasse.

- 10) Die Erhebung von Begegeld (Chausséegeld, Pflastergeld, Brückengeld) findet in Zukunft nicht mehr statt.
- 11) Der Aufwand für die Unterhaltung der Kunststraßen seitens der Staatscasse sowie die Kosten für die zu errichtenden Begebauämter, die durch ihre Beamten die Aufsicht führen über die Anlage und Unterhaltung sämtlicher Kunststraßen, wird gedeckt durch eine mehrstufige Steuer auf sämtliche im Privatbesitz befindliche Wagen.

Diese Wagensteuer, die zu der Classe der Begebauämter fließt, darf die Höhe der Kosten für Unterhaltung der Kunststraßen nicht übersteigen.

- 12) Sämtliche öffentliche Fahrwege (gleichviel ob Gemeindewege, Land- oder Kunststraßen) und zwar bei vorhandenen Seitengraben, deren innere Ränder, sollen mit hochstämmigen Bäumen, vor Allen mit Obstbäumen bepflanzt, oder in sonstiger dauernder, auch bei Schneefall ausreichender Weise bezeichnet werden.

Zur Pflanzung und Nutzung der Bäume sind zunächst die weganliegenden Grundbesitzer befugt, wenn aber diese dazu nicht bereit sind, und fremde Unternehmer die Pflanzung freiwillig nicht ausführen, dann sind die Gemeinden verpflichtet die durch ihre Gemarkung (Gemeindeflur) führenden Wege selbst zu bepflanzen, oder für die sonstige dauernde Bezeichnung Sorge zu tragen."

Neben diesem Antrage stand zur Verhandlung der lediglich das Königreich Preußen vor Augen habende Antrag des Landrath von Meyer-Helpe und des Rittergutsbesizers von Anebel-Döberitz, „der Congress wolle beschließen:

die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, alsbald im Wege der Gesetzgebung

- 1) Die Frage von der Nachbar- und Kreishilfe,
- 2) das Expropriationsrecht für den Bau nicht chaussirter Wege, sowohl in Bezug auf Grund und Boden, als auf Baumaterial,
- 3) den Begriff des Begebaubezirks feststellen zu lassen."

Der Antrag des Referenten wurde von mehreren Seiten bekämpft.

Rittergutsbesitzer von Gröling-Schalcha fand die Vorschläge zu speciell (statt Principien aufzustellen, sei ein Gesetz vorgelegt) und stellte seinerseits den Antrag, „der Congreß wolle beschließen:

Leitende Grundsätze sind für ein demnächst zu erlassendes Gesetz:

- 1) die Begebaulasten werden nach Maßgabe der directen Staatssteuern geleistet,
- 2) die Naturalleistungen sind abzuschaffen,
- 3) es sind Communalwegeverbände zu schaffen,
- 4) die Staatshilfe wird gewährt in einer jährlichen Rate des zukünftigen Provinzialfonds.“

Generalsecretär Korn-Breslau, welcher wiederum nur das Königreich Preußen vor Augen hatte, hielt die ganze Frage nicht für spruchreif (selbst der Landtag habe sie von der Tagesordnung abgesetzt, weil sie mit der zu schaffenden Kreis- und Communalgesetzgebung in zu enger Verbindung stehe und die Erlebigung der letzteren erst abgewartet werden müsse), befürwortete die Ablehnung aller Anträge und beantragte folgende motivirte Tagesordnung:

„In Erwägung, daß vor Ordnung der communalen Verhältnisse die Frage über den Wegebau der nothwendigen Unterlagen entbehrt, wolle der Congreß beschließen, über den Antrag des Referenten und der Herren v. Meyer und v. Knebel zur Tagesordnung überzugehen.“

v. Knebel-Döberitz sprach sich ebenfalls gegen die zu sehr ins Detail gehenden Anträge des Referenten aus (dieses sei der Legislative zu überlassen, der Congreß aber müsse die leitenden Principien feststellen und bei der großen Wichtigkeit der Sache immer wieder von neuem anregen) und empfahl den von ihm und dem Landrath v. Meyer-Helpe gemeinschaftlich gestellten Antrag, der die drei brennendsten Fragen umfasse, zur Annahme.

Der Unterzeichnete trat gleichfalls dem Antrage des Referenten entgegen und bestritt nicht allein das behauptete Bedürfniß nach einheitlicher Gestaltung der Begebaugesetzgebung im Norddeutschen Bundesgebiet, sondern führte auch an der großen Verschiedenheit der Verhältnisse mit besonderer Beziehung auf das im Wegebau außerordentlich vorgeschrittene Herzogthum Braunschweig aus, wie bei derartigen internen Angelegenheiten, welche sich aus den individuellen Verhältnissen und Bedürfnissen der betreffenden einzelnen Länder und Provinzen am naturwüchsigsten herauszubilden pflegen, eine schablonenartige Regelung überhaupt nicht am Platze sei.

Die Verhandlung schloß mit Annahme eines Antrags der Herren Flügge-Sped und von Kraewel-Bresla:

„Die Regelung der Gesetzgebung betreffend den Wegebau im Bereiche des Norddeutschen Bundes ist ein dringendes Bedürfniß. Der dritte Congreß Norddeutscher Landwirthe beauftragt den Ausschuß

- 1) die vom Referenten zur Wegebauordnung sub 1 bis 12 gestellten Anträge, sowie sämtliche während der Discussion von Mitgliedern des Congresses gestellten Anträge zu prüfen, mit der Befugniß, zu diesem Zweck eine besondere Commission zu ernennen,
- 2) sich behufs Prüfung der Bedürfnisse im Wege-, Canal- und Flußbauwesen mit dem Deutschen Handelstage und dem Centralverein für Regelung der Deutschen Fluß- und Canalschiffahrt in Verbindung zu setzen,
- 3) das Resultat seiner Prüfung dem nächsten Congreß zu unterbreiten."

In der Sitzung des Ausschusses vom 27. April v. J. wurde eine Wegebaucommission bestellt mit dem Auftrage, die sämtlichen im Congreß gestellten Anträge bezüglich der Wegebauordnung, desgleichen die Verhältnisse aller Deutschen Staaten in Bezug auf die Wegebauordnung zu prüfen und demnächst dem Ausschusse Vorschläge über die Grundsätze einer Allgemeinen Wegebauordnung zu machen.

Der Unterzeichnete, mit der Leitung der Commission*) beauftragt, erklärte sich bereit, die Bearbeitung einer Denkschrift über die Wegebaufrage zu übernehmen in Anbetracht, daß der der Commission ertheilte Auftrag eine Darlegung der bezüglich des Wegebaues in den einzelnen Deutschen Staaten geltenden gesetzlichen Bestimmungen und der durch dieselben erreichten Resultate erheische — eine Vorarbeit zur Beurtheilung der Anrathlichkeit des Erlasses einer Allgemeinen Wegeordnung, wie eventuell der für dieselbe aufzustellenden leitenden Grundsätze.

Zum Vortrage in einer Sitzung des Ausschusses oder gar in einer Congresssitzung konnte ein solches Material selbstverständlich nicht geeignet erscheinen, wohl aber zur Niederlegung in einer Denkschrift, in welcher Form dasselbe hoffentlich auch wohl noch zu anderen Zwecken nützlich zu machen steht. Dieser Hoffnung ist ein Theil der Bereitwilligkeit zuzuschreiben, mit welcher die immerhin etwas umständliche Zusammentragung übernommen ist. Wesentlich aber kam es dem Verfasser darauf an, seinen obigen Ausspruch in der Versammlung vom 19. Februar v. J. zu begründen und dem Bestreben, eine einheitliche Gestaltung der Wegebaugesetzgebung im Deutschen Reich, ja überhaupt der Generalisirung dieser durchaus heterogenen Materie entgegen zu wirken, zugleich aber auch eine Vorarbeit für die Verathungen in der Wegebaucommission und für die Verhandlungen im Congreß zu liefern.

Dies war die Veranlassung zu gegenwärtiger Denkschrift, von der sich der Verfasser selbst sagen mußte, daß sie nur ein negatives Resultat haben konnte.

Die Art und Weise der Behandlung des Stoffes bedarf noch einer besonderen Rechtfertigung. Der der Wegebaucommission ertheilte Auftrag lautete ganz allgemein zunächst

*) Diese Commission besteht gegenwärtig außer dem Unterzeichneten aus den Herren General-Landschaftsrath Richter-Schreitladen, Landrath von Meyer-Helpe und den Rittergutsbesitzern Klügge-Sped, Röder-Richtenberg und Seiler-Neuensalz.

auf Prüfung sämtlicher bezüglich der Begebauordnung im Congreß gestellter Anträge und der in allen Deutschen Staaten dieserhalb bestehenden Verhältnisse. Es leuchtet ein, daß die Commission bei richtigem Verständniß des Zweckes ihrer Aufgabe auf eine demselben entsprechende Beschränkung geführt werden muß. Die Prüfung aller in den Deutschen Staaten bezüglich des Begebaues bestehenden Verhältnisse, also namentlich auch der technischen, polizeilichen und sonstigen Detailverhältnisse, würde für die Commission eine übermäßige Last gewesen sein und keinen entsprechenden Nutzen gehabt haben. Deshalb befaßt sich hiermit auch die gegenwärtige Denkschrift nicht, was der Leser dem Verfasser Dank wissen wird.

Könnte es darauf ankommen, „leitende Grundsätze für eine Allgemeine Begeordnung aufzustellen“, so würden sich diese doch unter allen Umständen auf die Begebaupflicht beschränken müssen, wie dies auch die Herren v. Knebel-Döberitz und v. Meyer-Helpe mit Aufstellung der drei brennendsten Punkte: Feststellungen des Begebaubezirks, der Nachbar- und Kreishilfe und des Expropriationsrechts bezweckten.

In dieser Beschränkung wird sich die nachstehende Arbeit befassen:

- I. mit der Darstellung der in den einzelnen Deutschen Staaten bezüglich der Begebauverpflichtung geltenden gesetzlichen Bestimmungen,
- II. mit der Darlegung der unter diesen Bestimmungen in den einzelnen Staaten im Begebau erzielten Resultate,
- III. mit der Erörterung der Frage: ob und eventuell in welcher Weise auf den Erlaß allgemeiner gesetzlicher Bestimmungen über den Begebau hinzuwirken sei.

Braunschweig, am 1. November 1871.

Erich Griepenkerl.

I.

Darstellung der in den einzelnen Deutschen Staaten bezüglich der Wegebauverpflichtung geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

Im Königreich Preußen

hat sich das Bedürfnis nach einer durchgreifenden Reform der Wegegesetzgebung bereits seit länger als 60 Jahren sehr fühlbar gemacht,¹⁾ allein alle Versuche, diese Reform in einer neuen Allgemeinen Wegeordnung zur Ausführung zu bringen, alle die umfassenden seit dem Jahre 1820 unternommenen legislativen Vorbereitungen zu diesem Zwecke haben bislang zu einem Ziele nicht geführt und wir sehen uns deshalb auf das, bezüglich des Wegebaues vorzugsweise unzulängliche Allgemeine Landrecht vom Jahre 1794, sowie auf die neben demselben geltenden, ebenfalls sehr mangelhaften, aber zahllosen particularrechtlichen Bestimmungen und endlich auf die Observanzen und Gewohnheitsrechte angewiesen.

Unter allen diesen Normen ist es ungemein schwierig, wenn nicht unmöglich, mit Sicherheit zu bestimmen, was heute noch Gesetzeskraft hat.

Das Allgemeine Landrecht behandelt unter den Rechten und Regalien des Staats die Land- und Heerstraßen,²⁾ erklärt dieselben für Eigenthum des Staats, räumt dem Staate die freie Verfügung darüber und das Recht beliebiger Veränderung und Verlegung derselben, sowie deren Nutzungen ein, verpflichtet ihn dagegen aber, für die Herstellung und Unterhaltung der Land- und Heerstraßen zu sorgen, soweit nicht Privatinhaber von Zoll-, Brücken-, Fähr- oder Wegegeldgerechtigkeiten dazu verbunden sind. Der Staat kann sich bei Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen der Beihilfe der zu Gemeinarbeiten verpflichteten Einwohner, durch deren Districte, Kreis oder Kirchspiel die Landstraße geht, mit Hand- und Spanndiensten bedienen, wobei dieselben jedoch, wenn es sich um die Anlegung von Chausseen und Dammstraßen statt ordinärer Landstraßen

¹⁾ Vergleiche v. Rönne die Wegepolizei und das Wegerecht des Preussischen Staats. Breslau 1852 S. 391 ff. — Motive zum Entwurf einer Wegeordnung für den Preussischen Staat de 1862.

²⁾ Die Begriffsbestimmung im § 1. Tit. 15 Thl. II („Wege, die von einer Grenze eines Landes zu einer anderen, oder von einer Stadt, einem Post- oder Zollamte, entweder zu einem anderen oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt“) ist äußerst unsicher und für die praktische Anwendung unhaltbar.

handelt, nur nach dem Maße zu helfen schuldig sind, nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienste thun müßten. Die Städte sind zu einer solchen Beihilfe nicht verpflichtet.

Ueber andere öffentliche Wege enthält das Allgemeine Landrecht nur wenige Bestimmungen, dieselben beziehen sich überdies nur auf die Gemeindewege in Dorfsfeldmarken („die Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege gehört zu den Gemeindearbeiten, zu welchen ein jedes Mitglied der Gemeinde Dienst und Beiträge leisten muß“), wogegen sich über die Gemeindewege in städtischen Feldmarken und über die Communicationswege auf den Rittergütern, die nicht im Gemeindeverbande stehen, keine Bestimmungen im Landrecht finden. Was dasselbe an wegebäulichen Bestimmungen und was es über die Unterhaltung der Brücken und über die hier nicht in Betracht kommenden Privatwege enthält, übergehen wir und erwähnen nur noch der in Thl. I. Tit. 11. § 5, 8. bis 11 gegebenen Bestimmungen über Enteignung von Grund und Boden zu öffentlichen Wegen, wonach die Besitzer zu künftlicher Ueberlassung gegen einen, nach dem Ermessen veredelter Taxatoren zu bestimmenden Preis gezwungen werden können. Dabei soll nicht bloß auf den gemeinen, sondern auch auf den außerordentlichen Werth Rücksicht genommen und dem Eigenthümer bei der Bestimmung rechtliches Gehör nicht versagt werden. Auf Materialien zum Wegebau beziehen sich diese Bestimmungen ebenfalls (Thl. II. Tit. 15. §§ 18 bis 22). Ueber die Nothwendigkeit der Expropriation entscheidet das Oberhaupt des Staats. Die Praxis hat diese Bestimmungen auch auf Enteignung zu Gemeinwegen ausgedehnt.

Damit wären wir mit dem Landrechtlichen Inhalt über die Wegebauverpflichtungen am Ende und sehen uns einestheils im Thl. II. Tit. 15. § 15 auf die Provinzialgesetze und die besonderen Wegeordnungen (welche dem Allgemeinen Landrecht vorgehen sollen, wenn sie die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen näher oder anders bestimmen, als das Allgemeine Landrecht), anderentheils im Publicationspatent vom 5. Februar 1794 (welches das Allgemeine Landrecht für den ganzen damaligen Umfang der Monarchie einführt) noch außerdem auf die besonderen, für die einzelnen Provinzen erlassenen Edicte oder sonstigen Verordnungen und bestehenden Statute verwiesen, welche dem Allgemeinen Landrecht vorgehen, wenn sie vor dessen Emanation liegen, oder das Landrecht keine Bestimmungen über die vorkommenden Rechtsangelegenheiten enthält.

Eine Darstellung der in den einzelnen Provinzen geltenden Particularrechte ist danach unvermeidlich.²⁾

In Ostpreußen⁴⁾ sind ohne jede Exemption die gemeinen Wege, Dämme und Brücken von denen zu unterhalten, auf deren Grenzfluren solche belegen, ausgenommen, wenn die Unterhaltung eines Weges oder Dammes nach den uralten Verfassungen und Gebräuchen auf andere Dorfschaften mitvertheilt sind, wobei es auch ferner unabänderlich sein Bewenden behalten soll. Princip der Repartition ist auf dem platten Lande der Hufenstand.

In Westpreußen ist (wo nicht gültige Privilegia ein Anderes bestimmen) jeder eigenthümliche Grundbesitzer verpflichtet, die innerhalb der Grenzen seines Grundstückes

²⁾ Die citirten Gesetze u. s. f. meist bei von Rönne a. a. D.

⁴⁾ Es gilt das Provinzialrecht von 1801, daneben steht aber noch das Wegereglement vom 24. Juni 1764 mit den Declarationen vom 3. October 1767 und 30. April 1789, woraus große Irrungen entstanden sind.

schon befindlichen Wege, Brücken, Stege, Fahrdämme und Abzugsgraben auf eigene Kosten und von eigenen Materialien jederzeit in gutem Stande zu unterhalten. Auch hier sind die baaren Kosten und Fuhren nach der Hufenzahl zu repartiren und in der Praxis besteht keine Abweichung zwischen West- und Ostpreußen.

In der Provinz Posen⁵⁾ hatten früher die adeligen Gutbesitzer die sämmtlichen auf ihren Gütern befindlichen Straßen und Brücken auf ihre Kosten zu unterhalten, jetzt leisten die Gutseingekessenen ihre Beihilfe durch Hand- und Spanndienste. Was eigentlich Rechtens ist, steht nirgend fest und so gilt das Herkommen. Für den Verkehr der Provinz wichtige Straßen (Provinzialstraßen) werden mit fisciälicher Hilfe kunstmäßig ausgeführt und sind auf Rechnung der Provinz weiter zu unterhalten.⁶⁾

In der Provinz Schlesien wird die Frage, wer zum Wege-, Damm- und Brückenbau verpflichtet ist, soweit nicht in einzelnen Fällen erweislich zu machen ist, daß diese Verbindlichkeit auf besonderer Ortsgewöhnheit oder besonderen Rechtstiteln beruht, durch die Vorschriften des Landstraßen- und Wegereglements vom 11. Januar 1767 bestimmt. Wo diese Entscheidungsquellen keine Anhaltspunkte geben, kommen die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts zur Anwendung.⁷⁾

Die Wegebaupflicht liegt danach bezüglich aller Wege den Dominien und Gemeinden als solchen, als den zunächst Verpflichteten ob.⁸⁾ „Es müssen die Grundherrschaften und Gemeinden, auf deren Grund und Boden ein Weg läuft, ohne alle Ausnahme — salvo jure et processu — denselben in Stand setzen und unterhalten.“⁹⁾ Zu den Chausséen leisten die Gemeinden und Dominien die früheren Fuhren und Dienste nicht mehr, es ist ein allgemein gültiger Chausséegeldtarif eingeführt. Was die nicht chaussémäßig ausgebauten Straßen betrifft, so gelten als öffentliche Landstraßen alle Straßen, welche mit der ordinären königl. Post und alle Wege, welche mit Fuhr- und Frachtwagen, mit Kaufmannsgütern und zollbaren Waaren beladen, befahren werden und alle Hauptwege, die von einer Stadt zur anderen führen, worunter auch die hin und wieder befindlichen kleinen, hohen oder sonst benannten Straßen mitzurechnen sind, während dazu die Wege, welche von einem Dorfe zum anderen führen (Communicationswege) nicht gehören. Die letzteren sind von jeder Gemeinde für sich allein zu unterhalten, bei ersteren tritt im Fall der Ueberbürdung der Pflichtigen Nachbarhilfe durch die benachbarten Dorfschaften und Dominien, erforderlichen Falls auch durch die Kreise ein. Die Vertheilung

⁵⁾ Provinzialrecht von 1844, läßt es beim Wegereglement vom 4. Mai 1796. Dies gilt auch in den zur Provinz Posen abgetrennten Westpreußischen Landestheilen, namentlich im Nege-Districte.

⁶⁾ Verordnung vom 21. Juli 1843. Die Weggeleinnahme genießt der Provinzialfonds. Auch Bauprämien für Chausséen, die von den Kreisen, Actiengesellschaften u. s. w. gebaut wurden, sind aus dem Provinzialfonds verwilligt. Zur Erfüllung der Aufgaben des letzteren ist man zur Erreitung von Anleihen geschritten.

⁷⁾ So spricht der § 1 der Wegepolizeiordnung für den Regierungsbezirk Breslau vom 28. Juni 1858.

⁸⁾ Die Praxis macht zwischen den Communicationswegen (auch Vicinal- und öffentliche Gemeindewege genannt) und den sogenannten Land- und Heerstraßen hinsichtlich der Wegebaupflicht keinen Unterschied. (Ministerialrescript vom 19. Februar 1860 bei Jädel Wegesetzgebung für Schlesien. Breslau 1871 Seite 1 und 65.

⁹⁾ Landstraßen- und Wegereglement vom 11. Januar 1767 für das Herzogthum Schlesien und die Grafschaft Glatz. In den übrigen Theilen bestehen theils gar keine, theils die das Wegerecht betreffenden Bestimmungen der Neumark resp. der Provinz Sachsen.

der Begebaulast auf die Adjacenten ist den Gemeinden überlassen; früher mußte derjenige bauen und unterhalten, der mit seinem Ackerstücke (und zwar mit der Breitseite) an die Landstraße stößt.

Die erwähnte Begepolizeiordnung de 1858 regelt das Verfahren in Begebaufachen dahin, daß in nicht streitigen Fällen die Verpflichteten von den Polizeibehörden resp. den Landräthen zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen durch bloße Verfügung und sofortige Anwendung der gesetzlichen Zwangsmittel angehalten werden, daß aber in streitigen Fällen die Fragepunkte (durch die Königl. Landrathsämter gehörig instruiert) der Provinzialregierung zur Abfassung des Bauresoluts resp. interimistischer Entscheidung unterbreitet werden müssen.

In der Provinz Brandenburg¹⁰⁾ besteht die durch Gesetz¹¹⁾ bestätigte Observanz, daß die Städte, Flecken und Dörfer, sowie die Grundbesitzer, sämtliche öffentliche Wege, einschließlich der Landstraßen und sämtliche Brücken auf ihrer Feldmark in Stand zu setzen haben. Bei den Chausseen können die Unterthanen nur zu dem verhältnismäßigen Beitrage, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden, verpflichtet werden.

In den Städten sind die Begebaufkosten aus dem Communevermögen, event. durch Umlage bei den Bürgern zu decken, auf dem Lande beruht die Begebaulast auf dem Grundbesitz, ist rein objectiv dinglicher Natur und liegt deshalb den Rittergutsbesitzern innerhalb ihres Grundbesitzes und anderweit den die Dorfgemeinde bildenden bäuerlichen Wirthen als eine nachbarliche Pflicht ob. Doch steht dies nicht fest; auch bestehen abweichende Orts- und Bezirksobservanzen, wonach u. a. die Begebaulast eine gemeinschaftliche der Gutsherrschaften und der Gemeinde ist. (Erstere geben das Material und die Arbeitslöhne, die Bauern die Fuhren, die Rothfassen die Handdienste.)

In der Provinz Pommern und zwar in Alt-, Vor- und Hinterpommern nebst Lauenburg und Bütow¹²⁾ sind ohne alle Exemption diejenigen baupflichtig, auf deren Grenzfluren die Wege (auch die Landstraßen¹³⁾ belegen sind. Die Repartition soll nach dem Hufenstande geschehen. Herkömmlich fanden sich auch hier und da Gemeinschaft zwischen Dominien und Gemeinden, bei welcher jene die Materialien und Löhne, diese die Arbeit leisten. Im Herzogthum Neuvorpommern und dem Fürstenthum Rügen gilt, abgesehen von den der Zollermäßigung entsprechenden Lasten als bestehendes Recht,¹⁴⁾ daß die Grundherren baupflichtig sind und wenn dieselben hierin zu schwach, die Benachbarten helfen sollen. Statt der Grundherren sind auch die Eigner oder Besitzer als die Bau-

¹⁰⁾ In der Kur- und Neumark gilt das märkische Provinzialrecht, im Schwiebuser Kreise das Schlesiſche Recht, in den Posenſchen Theilen das allgemeine Landrecht, in den vormalſ Pommernſchen Dörfern das Provinzialrecht des Herzogthums Pommern, in den ſächſiſchen Diſtricten, der Niederlauſitz und dem früher Magdeburgiſchen Kreiſe Eudenwalde die bezüglichlichen Provinzialrechte.

¹¹⁾ Edict vom 18. April 1792 für die Kurmark, durch Verordnung vom 5. Juli 1803 auf die Neumark ausgedehnt. Cabinetsordre vom 9. Februar 1828, Verordnung vom 8. Auguſt und Cabinetsordre vom 18. October 1834.

¹²⁾ Wegereglement im Herzogthum Pommern und den Herrſchaften Lauenburg und Bütow vom 25. Juni 1752.

¹³⁾ Zuſtämminiſterialblatt de 1848, S. 357.

¹⁴⁾ Landtagsabſchied d. d. Wolgaſt den 10. März 1614, wiederholt in vielen ſpäteren Verordnungen, Reglements, Reſcripten, Inſtructionen biſ zum Patent vom 13. Juli 1804 und der Bekanntmachung vom 29. November 1816.

pflichtigen bezeichnet, darunter aber immer die Gutsbesitzer verstanden, welche bis auf die neuere Zeit Eigenthümer der ganzen Feldmark waren. Die freien Leute konnten bei den Gütern, woselbst sie sich aufhielten, zur Geldhilfe oder zu Handdiensten herangezogen werden. Beim Bau der Landstraßen war Nachbarhilfe zulässig; dieselbe konnte auf $1\frac{1}{2}$ Meilen hin auf beiden Seiten des Weges in Anspruch genommen werden.

In der Provinz Sachsen bestehen in allen einzelnen Landestheilen, welche darin vereinigt sind, besondere gesetzliche Bestimmungen über den Wegebau. In den vormalig kurmärkischen Landestheilen und dem Amt Klöße gilt das oben erwähnte Märkische Recht. Im Herzogthum Magdeburg nebst Grafschaft Mansfeld altpreuss. Theils, Fürstenthum Halberstadt nebst Herrschaft Derenburg und den Grafschaften Hohnstein und Reinstein liegt übereinstimmend die Baupflicht bezüglich sämtlicher Wege den Eingeseffenen des Orts und der Feldmark, wo der Weg läuft, ob, bezüglich der Landstraßen sind aber die Führen und Handdienste von den im Umkreise von $1\frac{1}{2}$ Meilen gelegenen Dorfschaften (wenn sie sich des Weges bedienen) zu verrichten, wogegen ihnen, falls sie solche Dienste nicht ohne Entgelt zu thun schuldig, täglich 12 Gr. pro Wagen und 3 Gr. pro Handarbeiter von denen baar bezahlt werden sollen, welche die Wege zu unterhalten haben.

Im Fürstenthum Erfurt liegt die Unterhaltung der Dorf- und Vicinalwege den Gemeinden ob. Die Landstraßen (jetzt Chaussees) hat der Fiscus in Stand zu erhalten. Ähnlich verhält es sich mit den Landstraßen im Fürstenthum Eichsfeld, doch tritt hier beim Unvermögen der Gemeinden die Zuziehung der Einwohner der nächsten Dörfer ein. In den Gebieten von Nordhausen und Mühlhausen sind die Landstraßen jetzt ebenfalls durch Chaussees ersetzt.

In den vormalig sächsischen Landestheilen obliegt die Baupflicht rücksichtlich der Straßen in den Städten und soweit deren Weichbild geht, der Cämmereicasse, (nöthigenfalls mit Zuziehung der Communen), in den Dörfern und soweit deren Zäune gehen, den Dorfcommunen, außerhalb dieser Orte aber rücksichtlich der hohen Heer- und Landes- auch inneren Commercialstraßen entweder dem Fiscus oder den Vasallen, Stadträthen und Grundbesitzern, welche mit dem Geleit beliehen sind oder Weg- und Brückengeld zu erheben haben, rücksichtlich der Communications-Nachbarwege endlich der Commune eines jeden Orts innerhalb ihrer Flur, wenn nicht ein Anderes hergebracht ist. Früher wurde den Communen, welche selbstständig beträchtliche Straßenstrecken zu unterhalten hatten, Unterstützung durch Straßenbaudienst, Surrogatgelber oder sonst gewährt, was neuerdings weggefallen ist. Abweichungen bestehen übrigens in den Stifts-, Neben- und mittelbar sächsischen Landestheilen — hier ist die fiscalische Baupflicht (namentlich im Stifte Merseburg) eine viel bedeutendere als in den vormalig sächsischen Erblanden und in den beiden Laufiger, wo sich aus der vorgeschriebenen Vertheilung der Wegebaulast auf die unmittelbaren Adjacenten vielfach eine directe Verpflichtung der Gemeinden gebildet hat.

In der Provinz Westphalen liegt die Wegebaulast, wenn ein anderer Pflchtiger nicht zu ermitteln, ohne jede Exemption (geistlich oder weltlich, adelig oder unadelig) den Städten, Wiegbolden, Flecken, Dörfern, Kirchspielen, Bauerschaften und Privatunterthanen (also als Gemeindeverpflichtung) ob und es besteht kein Unterschied zwischen Heer- und Landstraßen und gemeinen Wegen rücksichtlich der Baupflicht. Nachbarhilfe tritt ein, wenn eine Gemeinheit zur Erfüllung ihrer Pflicht nicht im Stande ist; die ganzen Kirchspiele, nöthigenfalls auch die benachbarten Kirchspiele (Gemeinheiten, Bauerschaften) können dann herangezogen werden. Die Vertheilung der Last innerhalb der Gemeinde demzufolge im Für-

stenthume Minden und den Grafschaften Ravensburg, Tecklenburg und Lingen nach dem Pferdestande; auch im Fürstenthum Paderborn sind die zum Wegebau zu leistenden Spanndienste unter Betheiligung auch der erimirten Güter nach dem effectiren Zugvieh- und Pferdestande zu leisten. In der Grafschaft Mark sollen die geringen Rötter, Brinklinge, welche keine Ländereien und Pferde haben, auch in der Commune wohnende Heuerleute schon nach gesetzlicher Bestimmung zu Handdiensten in billiger Proportion herangezogen werden. Im Herzogthum Westphalen sind die Verpflichteten die Städte, Freiheiten, die Gerichts- und Amtsbezirke einschließlich der Gutsbesitzer; andere Bezirke haben nach Ermessen der Regierung zur Hilfe einzutreten. Befreiungen bestehen nicht. Baare Aufbringungen geschehen nach dem Grundsteuerfuß. Seit 1808 besteht ein Wegebaufonds, aus den aufkommenden Weggeldern und den ausgeschriebenen Schatzungen gebildet und durch aufgenommene Darlehen, sowie durch die zur Wegebaucasse abgegebenen gerichtlichen Deposita, später auch durch Zuschläge zu den Staatssteuern verstärkt, welcher die Unterhaltung der Bezirksstraßen nach vollendetem kunstmäßigen Ausbau, demnächst auch den selbstständigen Ausbau solcher Straßen und die Gewährung von Unterstützung zu Neubauten auch der Gemeinde- und Kreisschauffeen zum Zweck hat.

Die durch die Königl. Waldungen führenden Wege werden ausschließlich und ohne Concurrenz der Gemeinden in ganz Westphalen ¹⁵⁾ von der Forstverwaltung unterhalten, wogegen auch zum Communalwegebau die Forstverwaltung keine Beiträge leistet.

In der Rheinprovinz ist die Frage, welche Provinzialverordnungen noch gültig seien, eine so schwierige und selbst von den Gerichten so widersprechend beantwortete, daß sich die Commission des Provinziallandtages bei Berathung der allgemeinen Wegeordnung zu deren Lösung außer Stande erklärt hat. ¹⁶⁾ Im Herzogthum Cleve ¹⁷⁾ und der Grafschaft Mark ¹⁸⁾ ist die gemeinschaftliche Bearbeitung der Wege durch eine jede Stadt, Jurisdiction, Dorf oder Gemeinheit alternativ nach dem Hufen- oder dem Pferdestande vorgeschrieben. Im Herzogthum Geldern ¹⁹⁾ sind ohne Exemption die gemeinen Wege oder Landstraßen, welche durch die Felder gehen, von dem ganzen Dorfe, soweit dessen Feldmark sich erstreckt, die durch die Gemeinbrücher und Haidegründe laufenden aber von den Gemeinheiten und Kirchspielen, worunter sie gehören, soweit eines jeden District sich erstreckt, zu repariren. Die benachbarten Kirchspiele und Gemeinheiten haben nöthigenfalls bei der ersten Instandsetzung zur Hilfe einzutreten. In den Herzogthümern Jülich und Berg geschieht die Unterhaltung der Nachbarwege von den Anschließenden, die der Gemeindewege durch Spanndienste, sowie Erhebung baarer Kosten nach dem Steuerfuß unter Betheiligung der Forensen. Die Naturaldienste sind allmählig in Wegfall gekommen. In den kurkölnischen Landestheilen sind die Gemeinden (Dorfschaften, Gemeinheiten und Grundbesitzer) zur Unterhaltung aller Wege, die Adjacenten zur Gra-beinträumung, die Nachbargemeinden zur Hilfsleistung verpflichtet. Die neue Herstellung von Landstraßen soll gemeinschaftlich von den adjacirenden Aemtern unter Heranziehung

¹⁵⁾ Auch in der Rheinprovinz, Regulativ vom 17. November 1841 Gesefsammlung S. 405.

¹⁶⁾ v. Rönne a. a. O. Seite 626.

¹⁷⁾ Wegereglement vom 2. Februar 1768.

¹⁸⁾ Schauffereglement und Edict vom 7. Januar 1769.

¹⁹⁾ Wegereglement vom 14. September 1764.

weniger belasteter Aemter und Ortschaften erfolgen. Niemand soll hiervon befreit sein und alle Einsassen, die kein Zugvieh haben, sollen zu Handdiensten herangezogen werden.²⁰⁾ In den kurtrierschen Theilen sind, weil nicht jeder Ort oder Dorfschaft im Stande ist, in seinem Bezirk die Landstraßen allein tüchtig zu unterhalten, die zu beiden Seiten der Landstraße zu 2 bis 3, auch wo nöthig mehrere Stunden Wegs angelegenen Ortschaften mit Hand- und Spanndiensten beizufordern. Einem Jeglichen kann ein bestimmtes Stück Weges zugemessen werden. Exemptionen finden nicht statt und obwohl nach uraltem Herkommen im Erzstift Trier den Landesunterthanen und Eingeseffenen unstreitig obliegt, die Heer- und Landstraßen alleinig und mit zusammengefügten Kräften in Stand zu stellen und zu unterhalten, so sollen jedoch aus landesfürstlicher mildester Rücksicht auf die Erleichterung derselben, ohngeachtet es die Weggelber bei weitem nicht austragen, die Erfordernisse und Handwerksleute zu den Brücken auf die Kosten der kurfürstl. Hofkammer genommen werden.²¹⁾ Was von diesen Landestheilen zu Nassau gehörte, fällt unter die Verordnung vom 7. Januar 1812. Diese verpflichtet die Gemeinden zur Unterhaltung der Communicationswege in ihren Feldmarken, die Adjacenten zur Baumpflanzung. Für die chaussirten Landstraßen (nicht Communalstraßen) sind die baaren Kosten aus dem Wegegeld und allgemeinen Mitteln, Fuhrn und Handdienste sind von den Unterthanen zu leisten, jedoch nur zum Neubau.²²⁾ Die in den Sayn'schen und Wied'schen Landestheilen geltenden Bestimmungen übergehen wir. — Jenseits des Rheins gelten die französischen Gesetze, welche zwischen Staats-, Departements-, (Districts-) und Vicinalstraßen unterscheiden. Zu den letzteren zählen alle, welche nicht durch landesherrl. Bestimmung den beiden ersteren beigezählt sind. Die Staatsstraßen (wohin nur Kunststraßen gehören) sollen aus allgemeinem Staatsfonds unter Zuhilfenahme der Chausséegelder unterhalten werden, mit Wegfall aller besonderen Verpflichtungen.²³⁾

Für die Regierungsbezirke Trier und Aachen, die westrheinischen und bezw. ost-rheinischen Theile der Rhz. Coblenz, Cöln und Düsseldorf und den Kreis Weylar bestehen besondere Bezirksstraßenfonds zum Zweck der Unterhaltung der letzteren nach vollendetem kunstmäßigen Ausbau.²⁴⁾ Außerordentlich können auch Zuschüsse zu Neubauten gewährt werden. Unter gewissen Bedingungen ist die Erhebung von Chausséegeld auf den Bezirksstraßen gestattet²⁵⁾ und dieses, sowie Zuschprocente zu den Staatssteuern sustentiren den Fonds, welcher durch die Bezirksregierungen unter Concurrenz der Provinzialstände verwaltet wird. Die Bezirksstraßen selbst werden durch Königl. Verordnung bestimmt. Die Vicinalwege sind von den Gemeinden zu unterhalten.

*

*

*

Der letzte Versuch, die allgemein als dringendes Bedürfnis erkannte Reform der Wegegesetzgebung durch Annahme des von der Staatsregierung beiden Häusern des Land-

²⁰⁾ Verordnung vom 31. März 1779.

²¹⁾ Verordnungen vom 10. Januar 1710, 11. Januar 1721, 27. Juni 1787, 3. April und 17. Mai 1753, 1. December 1764.

²²⁾ Cabinettsordre vom 29. April 1830.

²³⁾ Cabinettsordre vom 17. September 1822.

²⁴⁾ Regulative vom 20. Januar 1841 und 17. September 1855.

²⁵⁾ Cabinettsordre vom 11. April 1838.

tages zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme im Jahre 1865 vorgelegten Entwurfs einer Allgemeinen Begeordnung zur Ausführung zu bringen, scheiterte daran, daß das Abgeordnetenhaus den Beschluß faßte, diesen, vom Herrenhause durchberathenen, wesentlich amendirten und danach umgearbeiteten Entwurf bei dem Mangel zeitgemäßer Gemeindeordnungen und bis zu der Reform der Kreisverfassung, insbesondere hinsichtlich der Vertretungsverhältnisse abzulehnen.

Der Handelsminister nahm hieraus Veranlassung, durch Circularerlaß vom 25. Juni 1865²⁶⁾ die sämtlichen Königl. Regierungen (mit Ausnahme der Rheinprovinz, in welcher abweichende Verhältnisse bestehen, und den Regierungen zu Potsdam, Frankfurt, Oppeln und Breslau, welche behufige Verordnungen bereits in den Jahren von 1852 bis 1864 erlassen haben) anzuweisen, den Wegebau in ihren Bezirken möglichst zu fördern, die Pflichtigen zu einer wirksamen Thätigkeit anzuregen, wo deren Leistungsfähigkeit nicht ausreicht, auch durch Nachbarhilfe kein Ersatz geschafft werden kann, ein Eintreten der Kreise, welche schon vielfach ihr Interesse für den Wegebau bethätigt haben, zu erwirken, eventuell aber die den Königl. Regierungen durch die Gesetze gegebenen Befugnisse in wirksamer Weise zur Geltung zu bringen. In dieser Beziehung wird namentlich der Erlaß von Regulativen empfohlen, worin vorzuschreiben, wie die Verpflichtungen zum Wegebau in den einzelnen Bezirken unter Berücksichtigung der klimatischen und Bodenverhältnisse, sowie des Umfangs des Verkehrs zur Ausführung zu bringen, was in dieser Beziehung objectiv nothwendig und praktisch sei. Dabei wird auf derartige frühere Verordnungen der Regierungen zu Potsdam,²⁷⁾ Frankfurt,²⁸⁾ Oppeln²⁹⁾ und Breslau,³⁰⁾ sowie auf die entsprechenden Bestimmungen in verschiedenen der bestehenden Begeordnungen verwiesen.

Auch sind die Königl. Regierungen in diesem Circularerlaß angewiesen, nothwendige Wegebauten nicht aufzuhalten wegen etwa über die Wegebaupflicht bestehender Streitigkeiten, sondern nöthigenfalls die Ausführung zu verfügen auf Kosten derer, welche in den von den Verwaltungsbehörden zu erlassenden interimistischen Entscheidungen für verpflichtet werden erklärt werden. Die Verpflichtungen ergeben sich aus den allgemeinen und provinziellen Gesetzen; Regel sei eine örtliche, nach den Feldmarken begrenzte principale Wegebaupflicht, die sich meist als eigentliche Gemeindelaft darstelle;³¹⁾ Streitigkeiten über abweichende Verhältnisse seien regelmäßig der Erledigung im ordentlichen Rechtswege zu überlassen.

Es liegt uns ein nach der obigen Weisung von der Königl. Regierung zu Düsseldorf unterm 10. Juli 1868³²⁾ erlassenes besonders beachtenswerthes Reglement für die Communalwege vor, wonach als solche alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahr- und Fußwege angesehen werden sollen, welche nicht in die Kategorie der Staatsstraßen, Bezirksstraßen und Actienstraßen fallen, ohne Rücksicht darauf, wem das Eigenthum am Grund

²⁶⁾ Ministerialblatt Nr. 7 von 1865, S. 187. VII. Landstraßen und Chaussees.

²⁷⁾ Vom 1. Juni 1852 Amtsblatt. Beilage zu Nr. 25.

²⁸⁾ Vom 28. August 1858 Amtsblatt. Beilage zu Nr. 29.

²⁹⁾ Vom 19. Februar 1861 (Amtsblatt Seite 87 ff.)

³⁰⁾ Vom 17. December 1864 (Amtsblatt Seite 254 ff.)

³¹⁾ Vergleiche Zeitschrift für die Landesculturgesetzgebung der Preussischen Staaten II. S. 3 ff. Streithorst Archiv für Rechtsfälle. Bd. 39. S. 187.

³²⁾ Amtsblatt Nr. 31, Seite 201.

und Boden zusteht. Diese Communalwege zerfallen in 3 Classen, worüber die Gemeindevertretung vorbehaltlich der Entscheidung der Aufsichtsbehörde beschließt. I. Classe sind diejenigen, welche einen größeren Verkehr vermitteln (in der Regel diejenigen, welche Anschlußpunkte an die Eisenbahnen, Flußhäfen und Chausseen bilden oder Städte oder Hauptorte mit einander verbinden. II. Classe sind diejenigen, welche bloß die Verbindung von Ortschaft zu Ortschaft vermitteln (diesen gleich alle in geschlossenen Ortschaften befindlichen Wege, welche nicht in Classe I. gehören). III. Classe sind alle übrigen öffentlichen Wege. Die Kosten der Unterhaltung der Wege I. Classe (welche zwischen den Gräben 24' Breite, eine Steigung von 8" pro Rth. mit angemessener Wölbung des Planums, zu beiden Seiten Gräben mindestens 1' tief und 1' breit in der Sohle, Steindecke von mindestens 6" Stärke und 12' Breite, Bankette zu beiden Seiten und bei einer Höhe von mehr als 6' Bäume oder Schutzgeländer haben sollen), sollen alljährlich auf den Communal-Haushaltsetat gebracht werden und es bleibt den Gemeinden überlassen, die zur Unterhaltung Verpflichteten besonders heranzuziehen. II. Classe (wenn Fahrwege 16—20' breit, zu jeder Jahreszeit in dem Zustande zu halten, welcher ihrem Zweck und ihrer Bedeutung entspricht, worüber die Polizeibehörde bestimmt) werden nach den Beschlüssen des Gemeinderaths entweder wie ad I. auf dem Gemeinde-Haushaltsetat übernommen oder durch eine besondere Wegerolle, welche auf Naturalleistungen beruht, aufgebracht. III. Classe werden nicht erhoben, sondern es werden diese Wege lediglich von den Wegebauverpflichteten unterhalten, welche nöthigenfalls im Polizeiwegen zur Ausfüllung entstandener Löcher, Einhebung der Geleise u. s. w. aufgehalten werden.

Für die Wege ad I. und II. wird durch die Gemeindevertretung eine Reihenfolge je nach ihrer Wichtigkeit festgestellt (vorbehaltlich der Entscheidung der Aufsichtsbehörde bei erfolgendem Widerspruch). Die Kosten der Jahresunterhaltung der schon hergestellten Wege gehen allen anderen Verwendungen vor. Beihilfen aus Staatsfonds werden für Gemeindewege nur gegeben, wenn es sich um deren erste Herstellung handelt.

* * *

Es bleibt noch übrig, die bezüglich des Wegebaues in den der Preussischen Monarchie neuerdings einverleibten Ländern Hannover, Kurhessen, Nassau, Schleswig-Holstein und Hohenzollern geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erörtern.

Im vormaligen Königreich Hannover findet der Wegebau in zwei neueren Gesetzen seine Regelung: Chausseebaugesetz vom 20. Juni 1851 und Gesetz über Gemeindewege und Landstraßen vom 28. Juli 1851.

Die Landeschausseen d. i. die durch öffentliche Bekanntmachung der Landesregierung zu Chausseen erklärten, dem allgemeinen Gebrauch dienenden Straßen, sind vom Staate kunstgemäß anzulegen und zu unterhalten. Die übrigen öffentlichen Wege (welche dem allgemeinen Gebrauche dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können) sind entweder Gemeindewege oder Landstraßen.

Gemeindewege sind solche Fahr-, Trift- oder Fußwege, welche zur Verbindung der Gemeinden, einzelner Abtheilungen derselben oder einzelner Höfe mit einander oder mit anderen öffentlichen Wegen, Eisenbahnen, Häfen, Fahrstellen, Kirchen, Friedhöfen, Mühlen, sowie mit Forsten, Mooren, Weiden, Feldern u. s. w. bestimmt sind und nicht Privatwege sind.

Landstraßen sind diejenigen öffentlichen Wege, welche in Landstraßen durch Beschluß

der zuständigen Provinziallandschaft unter Genehmigung des Ministeriums resp. nach Anhörung der Verbandsvertretung erklärt sind, was voraussetzt, daß der Weg für den äußeren oder inneren Verkehr wichtige Orte unter sich oder mit Häfen, Strömen, öffentlichen Wegen, Eisenbahnen, Fahrstellen, Ein- und Ausladestellen, wichtigeren gemeinnützigen Anlagen oder solche unter einander verbindet.

Die Landstraßen sollen überhaupt, die Gemeindewege innerhalb der Ortschaften mit Steinbahn (Pflaster-, Steinschlag- oder Gradbahn) versehen sein und ist die Breite nach Anhörung der Gemeinde resp. der Verbandsvertretung festzustellen.

Die Wegepflicht trifft bei Gemeindewegen der Regel nach diejenige Ortsgemeinde (oder eine solche bildende selbstständige Besizung), durch deren Bezirk der Weg läuft, bei Landstraßen den Wegeverband (der Regel nach den obrigkeitlichen Bezirk), in welchem sie belegen. Die gesetzliche Vertretung des Wegeverbandes bestimmt und bewilligt alljährlich die erforderlichen Mittel und diese werden nach Umlagen (simplicis) aufgebracht, welche nach dem jährlichen ganzen Betrage der Grund- und Häusersteuer und der Hälfte des Betrages der persönlichen directen Steuern zu berechnen sind (vom ersten Thaler und darunter 5 Gr., für jeden drittel Thaler mehr 5 Pf., die Gemeinde entrichtet für Anlegung und Unterhaltung der Landstraße innerhalb des Gemeindebezirks ein Voraus, bestehend behuf des Neubaus in einer zwei-, behuf der Unterhaltung in einer einfachen Umlage, Vergütung für Grundabtretungen und Anschaffung des nöthigen Wegbaumaterials). Statt Baarzahlung kann Arbeit mit Hand und Spann verrichtet werden. Bei dem Bau der Landstraßen leistet der Staat Beihilfe in der Art, daß solche mit der eigenen Leistung des Verbandes im (thunlichst gleichen) Verhältniß steht, bei der Unterhaltung nur wenn die Verwendung der höchsten eigenen Leistungen gesichert ist.

Privatrechtliche Wegepflichten bleiben bestehen, können aber abgelöst werden. Bei den Landeschauffeen sind die in unentgeltlichen Fuhren und Handarbeiten bestehenden Dienste aufgehoben.

Erhebung von Wege- und Brückengeldern auf Landstraßen kann mit Genehmigung des Ministeriums durch die Provinziallandschaft bewilligt werden; bei den Landeschauffeen erhebt der Staat allein solche Gelder.

Im vormaligen Kurfürstenthum Hessen legte die Verordnung vom 4. Januar 1746 die Pflicht zum Bau und zur Unterhaltung der Landstraßen und Landwege den diesen zunächst gelegenen Aemtern, Gerichten und Dorfschaften in der Weise auf, daß deren Einwohner die erforderlichen Hand- und Spanndienste leisten sollten. Die zum Bau von Brücken, Canälen, sowie zum Erwerbe von Grundeigenthum nöthigen Geldmittel sollten aus den Zollgeldern entnommen werden.

Diese Dienste zum Straßenbau belasteten die Pflichtigen übermäßig; es wurden öfter Beihilfen aus der Staatscasse bewilligt, dann aber wurde durch die Verordnung vom 19. December 1819 an die Stelle der Dienste zunächst versuchsweise eine Steuer eingeführt und endlich durch § 5 des Finanzgesetzes vom 18. December 1840 die Leistung von Landfolgebiensten für den Straßenbau ganz aufgehoben. Fortan sollten die Kosten des Baues und der Unterhaltung der Straßen aus der Staatscasse bestritten werden.

Für den Bau der Landwege dagegen blieben die Bestimmungen der Verordnung vom 4. Januar 1746 maßgebend. Die Wegebaudienste, welche nach derselben zu leisten sind, können herkömmlich bis zu einer 14tägigen Leistung im Jahre gefordert werden. Da die Dienstkräfte mancher Gemeinden nicht ausreichen, um die gebauten Wege zu unterhalten und

die erforderlichen neuen Wegestrecken mit der, durch die Verkehrsinteressen gebotenen Beschleunigung auszubauen, so ordnete das Staatsministerial-Ausschreiben vom 12. Juli 1830 an: „daß zur Instandsetzung solcher Landwege, bei welchen mehrere Gemeinden ein gemeinschaftliches Interesse haben, nach Anordnung der Regierungen eine Concurrenz dieser Gemeinden stattfinden könne.“ Später wurden dann in die Staatsbudgets regelmäßig Summen aufgenommen, welche zur Unterstützung von Gemeinden beim Landwegebau verwendet wurden.

Nach der Annexion des Kurfürstenthums wurde durch die Königl. Verordnung vom 17. Septbr. 1867 der ehemalige kurhessische Staatsschatz dem Communalverbande des Regierungsbezirks Cassel mit der Bestimmung überwiesen, die Revenuen zu bestimmten Zwecken, namentlich auch zur Unterstützung des Chaussée- und Landwegebaues zu verwenden. So wird denn die früher aus der Staatscasse gewährte Unterstützung den Gemeinden bei dem Landwegebau nunmehr vom Communalverbande geleistet. Das Verfahren bei Bewilligung solcher Unterstützungen ist durch das von den Ministern des Handels und des Innern erlassene Reglement vom 7. October 1869 geordnet worden. Die Landwege werden auch jetzt noch nach Anordnung und unter Leitung der Staatsbaubehörden gebaut, und sind nach wie vor Staatswege.

Also: die Gemeinden haben innerhalb ihrer Gemarkung oder in Folge angeordneter Concurrenz mehrerer Gemeinden auch außerhalb ihrer Gemarkung die Landwege zu bauen und zu unterhalten; wo aber ihre Kräfte nicht ausreichen, tritt der Communalverband durch Bewilligung von Unterstützungen ins Mittel.

Chausséegeeld wird auf den Staatsstraßen gar nicht, auf Landwegen nur an sehr wenigen Orten erhoben.²³⁾

Im vormaligen Herzogthum Nassau wird der gesammte Kostenaufwand für Erbauung, Reparatur und Unterhaltung der Landstraßen von der Staatscasse getragen.²⁴⁾ Diese Landeschausséen, sowie die Wasserwege und Eisenbahnen haben die Hauptlinien des Verkehrs im Herzogthume eröffnet; um nun aber alle Landestheile an den Wohlthaten dieser großen Verkehrswege Antheil nehmen zu lassen und die Benutzung derselben im national-ökonomischen Interesse des Landes zu befördern, ist für nothwendig erachtet, die von diesen Hauptverkehrslineen nicht unmittelbar berührten Landestheile durch Verbesserung und Vervollständigung der bestehenden Straßenverbände mit denselben in Verbindung zu setzen und demgemäß, soweit es nicht bereits geschehen, chaussirte Verbindungsstraßen herzustellen. Dies ordnet die landesherrliche Verordnung am 2. October 1862 in folgender Weise:

Ueber die Erbauung und allgemeine Richtung entscheidet nach Vernehmung der betreffenden Gemeinde- und Bezirksräthe die Landesregierung; sie leitet und entscheidet auch in Detailfragen und trägt die Kosten der Vorarbeiten. Die Gemeinden, durch deren Gemarkung die Straße führt, haben das innerhalb der Gemarkung in die Straßenlinien fallende Grundeigenthum herzugeben resp. von den Eigenthümern auf ihre Kosten zu erwerben, und haben zu den Baukosten einen jährlichen Beitrag, welcher dem Betrage eines Staatssteuer-Simplums gleichsteht, 6 Jahre lang zu leisten, jedoch nur diejenigen Gemeinden, deren nächstes Gebäude im Ortsbering nicht weiter als 1000 Meterruthen von

²³⁾ Weg, Statistische Beschreibung des Regierungsbezirks Cassel. Cassel 1871. Seite 119 bis 126.

²⁴⁾ Landesherrliches Edict vom 22. März 1848.

der zu erbauenden Straßenlinie entfernt liegt. Ausnahmen sind besonders zu gewähren und es werden Zuschüsse aus der Staatscasse bewilligt, wenn einzelne Gemeinden ohne Ueberlastung die Leistungen aus laufenden Mitteln oder Aufnahme von Anlehen nicht aufbringen können. Alle Kosten, außer diesen Beiträgen der Gemeinden, fallen auf die Landessteuercasse; vor dem Bau muß die budgetmäßige Verständigung mit der Abgeordnetenversammlung über Beginn und Dauer des Baues und Aufbringung der Mittel eintreten. Alle Verbindungsstraßen sind als öffentliche Straßen in das Stockbuch unter dem Titel Landessteuercasse einzutragen. Dies gilt auch für die Landeschauffeen.

Die Unterhaltung liegt der Landessteuercasse ob, ausschließlich der innerhalb der Ortsbezirke liegenden Strecken, welche die Gemeinden übernehmen.

Alle Straßen localer Natur, welche nicht als größere Verkehrsstraßen erbaut und in das Stockbuch übergeschrieben sind, werden als Vicinalwege und Eigenthum der Gemeinden, deren Gemarkung sie durchziehen, von diesen erbaut und unterhalten.

Die Erhebung von Chausseegeld ist in Nassau seit 1855 suspendirt.

In den Herzogthümern Schleswig und Holstein theilt die Begeordnung vom 1. März 1842³⁵⁾ die öffentlichen Fahrwege in Hauptlandstraßen, Nebenlandstraßen und Nebenwege. Hauptlandstraßen sind diejenigen, welche die Herzogthümer mit einander, mit den übrigen Theilen des Dänischen Reichs und mit dem Auslande, und die bedeutenderen Häfen, Handels- und Waffenplätze des Inlandes mit einander verbinden. Nebenlandstraßen sind diejenigen, welche die Städte des Inlandes mit anderen, für den Verkehr der einzelnen Districte wichtigen Orten, Häfen und Fahrstellen, und die Poststationen mit einander verbinden. (Im Anhang zum Gesetz sind die Hauptland- und Nebenstraßen speciell verzeichnet.) Nebenwege sind diejenigen, welche die Dörfer und einzelnen Höfe mit einander und mit den Haupt- und Nebenlandstraßen, sowie mit den Kirchen, Schulen, Mühlen, Forsten, Mooren und Weiden der Gemeinden verbinden.

Öffentliche Fußsteige sind nur die, welche für den Kirchen- und Schulbesuch bestimmt oder für die Verbindung einzelner Theile der Communen neben den öffentlichen Fahrwegen nicht zu entbehren sind.

Nebenlandstraßen und Nebenwege können nur durch Gesetz zu Hauptlandstraßen resp. Nebenlandstraßen, dagegen können Nebenlandstraßen auf Antrag der Betheiligten durch Regierungsverfügung zu Nebenwegen erklärt werden.

Alle öffentlichen Wege sind in einen ihrer Bestimmung und Benutzung entsprechenden Zustand zu setzen und fortwährend darin zu erhalten. Diese Verpflichtung ruht zunächst auf dem Grundbesitz, begreift indeß den Kunststraßenbau nicht mit in sich.

Sämmtliche Hauptlandstraßen werden mittelst jährlich fortzusetzender Bauten (nach der Reihenfolge in der Anlage des Gesetzes; jährlich wenigstens 2, womöglich 3 bis 4 Meilen in jedem Herzogthum) in Kunststraßen (mit wenigstens 16 Fuß breiter Steinbahn) verwandelt. Die Erbauung und Unterhaltung dieser Kunststraßen geschieht für Rechnung der Staatscasse, die Herzogthümer leisten aber einen Beitrag von 9375 Thlr. Cour. für jede zu chausfirende Meile, jedes Herzogthum halbschiedlich, bis die in der Anlage des Gesetzes verzeichneten Kunststraßen vollendet sind. Die Repartition dieses Beitrags wird von den Provinzialständen jedes Herzogthums beschafft. Ueber die Beiträge der Herzogthümer zur Unterhaltung der Kunststraßen bestimmt ein besonderes Gesetz. Die Aufsicht

³⁵⁾ In welche hier etwas tiefer eingegangen werden muß.

über Bau und Unterhaltung der Kunststraßen ist von der den Districtsobrigkeiten (unter Leitung eines Oberlandwegeinspectors) obliegenden Aufsicht über die sonstigen öffentlichen Wege getrennt und einer Abtheilung des Ingenieurcorps (unter Leitung eines Stabs-Officiers) übertragen.

Wollen Communen die Chauffirung von Hauptlandstraßen außer der Reihenfolge (im Anhang des Gesetzes) auf eigene Kosten ausführen, so erhalten sie den dem Bau entsprechenden Landesbeitrag und unter Umständen noch besondere Vergütung aus der Staatscasse. Auch Nebenlandstraßen und Nebenwege können von Communen, Privat- oder Actienvereinen mit Bewilligung der Regierung chauffirt werden.

Die Hauptlandstraßen werden bis zur Chauffirung von den Districten und Communen wie bisher unterhalten, die zur Instandsetzung und Unterhaltung der Nebenlandstraßen (sollen 24 Fuß Breite zwischen den Seitengräben haben) erforderlichen Naturalarbeiten und Ausgaben sind innerhalb eines jeden Wegedistrictes allein von diesem auszuführen und aufzubringen. Die bestehende Eintheilung in Aemter und Landschaften, städtische, klösterliche und adelige Güterdistricte ergiebt (vorbehaltlich der von der Regierung zu verfügenden Aenderungen) die Begrenzung der einzelnen Wegedistricte und deren vorgesezte Obrigkeiten. Bei der Vertheilung der Lasten auf die einzelnen Communen des Districts gelten verschiedene Bestimmungen, je nachdem derselbe, auch abgesehen von der Wegepflicht einen gemeinschaftlichen Communalverband bildet oder nicht. Im letzteren Falle geht die Last auf jede einzelne Commune innerhalb ihrer Grenzen über und die Subrepartition wird der Localobrigkeit überlassen (der Wegedistrictsverband begründet zwischen den einzelnen Unterabtheilungen nur die Verpflichtung zu einer nachbarlichen Hilfsleistung); im ersteren Falle sind die erforderlichen Naturaldienstleistungen von jeder Commune innerhalb ihrer Feldmark allein zu beschaffen (einschließlich der Anschaffung des Materials aus der eigenen Feldmark oder aus der Entfernung von $\frac{1}{2}$ Meile von der Baustätte), die Subrepartition der Wegestrecken auf die Commune-Interessenten wird nach Landbesitz beschafft und die jedem Einzelnen zugetheilte Wegestrecke kenntlich bezeichnet. Die Baaraufwände sind (wenn der District keinen gemeinschaftlichen Communalverband bildet) von dem nächststehenden größeren Verwaltungsbezirk, dem die betreffende Commune angehört, indeß mit Einfluß dieser letzteren, welche daneben den Naturaldienst zu leisten hat, aufzubringen. Außer diesem Falle haben die Districte den Communen, Kirchspielen oder Harden, sowie diese einander gegenseitig nur zur Ausführung einiger größerer Wegearbeiten, bei der ersten verordnungsmäßigen Instandsetzung und zur Bewerfstellung ungewöhnlich bedeutender oder beschwerlicher Materialanlieferungen die Leistung nachbarlicher Hilfe zu gewähren. Diese setzt jedoch voraus, daß die Erfüllung einer verordnungsmäßigen Wegearbeit von der einzelnen Commune oder der Districtsabtheilung, der sie nach den allgemeinen Grundsätzen zukommt, auch bei zulässiger Vertheilung der Arbeit über mehrere Jahre, nicht ohne reelle Nachtheile für die Erhaltung des Wohlstandes und regelmäßigen Wirthschaftsbetriebes der Pflichtigen nicht allein von diesen ausgeführt werden könne, worüber die Regierung entscheidet. Grenzwege werden von den beiderseitigen Nachbarcommunen in Stand erhalten.

Die der Controle der öffentlichen Beamten unterworfenen Nebenwege sollen in der Regel 16 Fuß (in den Marschdistricten 20 Fuß) breit und mit Seitengräben versehen sein, auch so unterhalten werden, daß sie zu jeder Jahreszeit ohne Gefahr und sonderliche Beschwerde für den gewöhnlichen Verkehr benutzt werden können. Die In-

standsetzung und Unterhaltung liegt jeder Commune (mit Einschluß der darin enclavirten fremden Jurisdictionen) innerhalb des Bereichs ihrer Feldmark allein ob; jedoch findet eine nachbarliche Unterstützung insofern statt, daß die eine Commune des Wegedistricts der anderen die Ueberlassung geeigneten Wegematerials (wenn diese es nicht hat und jene mehr als hinreichend für den nachhaltigen Gebrauch damit versehen) den Umständen nach gegen eine Vergütung zu gewähren hat, deren Betrag durch Taxation festzustellen ist.

Jeder Landbesitzer im Wegedistricte ist verpflichtet, auch zum Zweck der Instandsetzung und Unterhaltung dieser Wege, die Expropriation der zur Gewinnung der Materialvorräthe erforderlichen, oder etwa zu Rectificationen der Fahrbahn von der Wegedistrictcommune in Anspruch genommenen Landflächen zu gestatten.³⁶⁾

Die öffentlichen Fußsteige sollen (nicht unter 3 Fuß breit) in demjenigen Zustande erhalten werden, welchen ihre Bestimmung und Benutzung zu allen Jahreszeiten nach der Beschaffenheit des Bodens erfordert und dürfen ohne obrigkeitliche Genehmigung nicht verlegt werden; deren Einziehung bedarf außerdem noch der Genehmigung der bisherigen Benutzungsberechtigten.

Erfordert das öffentliche Bedürfnis die Anlegung neuer oder die Verlegung bestehender Fußsteige, so findet das Expropriationsverfahren Anwendung. Chausséegeld wird auf den Kunststraßen erhoben, sobald dieselben als solche vollendet sind; die Erhebung besonderer Brückengelder bei größeren und kostbaren Brückenanlagen ist nicht ausgeschlossen.

Für die Hohenzollern'schen Lande unterscheidet das Gesetz vom 6. Juni 1840 für Hohenzollern-Sigmaringen zwischen unmittelbaren, mittelbaren und Vicinalstraßen. Die unmittelbaren Straßen (Staatsstraßen) werden für Rechnung der Landescaasse angelegt und unterhalten. Soweit sie zugleich Nachbarstraßen sind, haben die betreffenden Gemeinden zu den Kosten der Unterhaltung jährliche Aversionalbeiträge zu leisten. Die mittelbaren Straßen werden auf Kosten der Gemeinden angelegt und unterhalten, hierzu aber Beiträge aus der Landescaasse gewährt. Die Aufsicht über die unmittelbaren und mittelbaren Straßen führt der Staat. Die Vicinalstraßen unterhalten die betreffenden Gemeinden. Chausséegeld wird nicht erhoben.³⁷⁾

Im Königreich Bayern

besteht kein eigentliches Gesetz über den Wegebau; die Materie ist durch Verordnungen geregelt.³⁸⁾ Die öffentlichen Wege zerfallen in Staatsstraßen, Districtsstraßen und Gemeindefstraßen.³⁹⁾

Die Staatsstraßen werden vom Staat ausschließlich gebaut und unterhalten.

Die Districtsstraßen werden der Regel nach aus Districtsmitteln unter Beihilfe aus dem Kreisfonds gebaut (worüber die Districtsräthe vorbehaltlich der Genehmigung der Kreisregierung zu entscheiden haben,) und von den Districtsgemeinden unterhalten, oder

³⁶⁾ Nach Maßgabe der Grundsätze der Verordnung vom 28. November 1837.

³⁷⁾ Bär, Wasser- und Straßenbauverwaltung im Großherzogthum Baden. Karlsruhe 1870, Seite 390.

³⁸⁾ Döllingers Verordnungsammlung XVI. 1 und 2 und Strauß Fortsetzung XXXI. Für die Rheinpfalz. Siebenpfeiffer, Handbuch der Verfassung Rheinbayerns.

³⁹⁾ Bär a. a. O. Seite 388.

es bauen die Gemeinden innerhalb ihrer Feldmarken aus Gemeindemitteln und der District übernimmt die Unterhaltung.

Gemeindestraßen werden von den Gemeinden innerhalb ihrer Gemarkung gebaut und unterhalten und das Gemeindegesetz bestimmt das Nähere.

Allgemeine Vorschriften über Bau und Unterhaltung der Districtsstraßen und Aufbringung der Bausummen bestehen nicht, die Befugnisse der Districtsräthe sind durch ein besonderes Gesetz festgestellt, desgleichen die Ausschcheidung der Kreislasten von den Staatslasten und die Bildung der Kreisfonds.⁴⁰⁾

In Rheinbayern unterscheidet man das große und das kleine Straßenwesen. Ersteres steht unmittelbar unter der Regierung und die Kosten bestreitet der Staat, letzteres wird von den Gemeindevorständen unter Leitung der Administrativbehörden verwaltet und die Kosten werden von den Gemeinden bestritten.⁴¹⁾

Chausseegeld wird in Bayern nicht erhoben.

Im Königreich Sachsen

gilt im Wesentlichen noch das Straßenbaumanandat vom 28. April 1781, welches unterscheidet:

- 1) die von einer Landesgrenze zur anderen durch Leipzig hindurchführenden hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen;
- 2) die inneren Commercialstraßen, welche den Verkehr von einer Manufactur- oder Marktstadt zur anderen befördern und mit leichteren Frachtfuhren und Posten benützt wird;
- 3) die Communications-, Dorf- und Nachbarwege, die zur Verführung der Naturalien nach den Städten und zu der übrigen Handthierung der Landleute dienen.

Die Straßen ad 1 und 2 hat der Staat (innerhalb der Ortschaften die Communen), die Wege ad 3 aber die Communen innerhalb ihrer Flur zu bauen und zu unterhalten. Die Unterscheidung zwischen 1 und 2 hat keine Bedeutung mehr und man unterscheidet jetzt einfach fisciatische und nicht fisciatische Wege.

Fisciatische Wege sind diejenigen, welche aus der Staatscasse gebaut und unterhalten werden; es sind meist Chausseen. Ob eine Straße als fisciatische angelegt werden soll, hängt von der Entschliehung des Finanzministeriums ab und es sind dafür die größere oder geringere Wichtigkeit der betreffenden Straße für den allgemeinen Verkehr und das Vorhandensein der nöthigen Geldmittel innerhalb der von den Ständen im Budget bewilligten Summe maßgebend. Ist eine Straße einmal als fisciatische gebaut, dann ist der Staat zu ihrer Unterhaltung und zur Erfüllung aller den Wegebaupflichtigen gesetzlich auferlegten Verbindlichkeiten verpflichtet; es kann jedoch eine fisciatische Straße, wenn im Laufe der Zeit durch Veränderung der Verkehrsverhältnisse ihre Wichtigkeit abgenommen hat, aus der Classe der fisciatischen Straßen wieder entnommen und (wenn nicht die gänzliche Einziehung thunlich, sondern nur ein geringeres Maß der Unterhaltung erforderlich ist) den betreffenden Flurgemeinden zur ferneren Unterhaltung überwiesen werden. Zu dieser Maßregel bedarf es der Zustimmung des Ministeriums des Innern.

⁴⁰⁾ Gesetz vom 23. Mai (3. Juni) 1846, die Ausschcheidung der Kreislasten von den Staatslasten und die Bildung der Kreisfonds betr.

⁴¹⁾ Vergl. das Nähere in Chelius Unterricht in den Amtsverrichtungen der Ortsverstände 1834 S. 288 ff.

Nicht fiscalische Wege sind solche, welche von den Gemeinden bezw. den nicht zum Gemeindeverbande gehörigen Grundstücksbesitzern (Rittergütern, Kammergütern, Staatswaldungen u. s. w.) zu bauen und zu unterhalten sind. Für die Wegepflicht ist die Flurzugehörigkeit maßgebend, hierdurch entstehende Ueberlastungen einzelner haupflichtiger Gemeinden bezw. exremler Grundstücksbesitzer können durch Unterstützungen aus der Staatscasse ausgeglichen werden.

Gewissermaßen als Novelle zum Straßenbaumanclat von 1781 erschien im vorigen Jahre ein sehr bemerkenswerthes Gesetz: das nur auf die nicht fiscalischen Wege und nur auf die Bau- und Unterhaltungspflicht beschränkte Gesetz vom 12. Januar 1870, ⁴²⁾ welches unter Festhaltung des Grundsatzes, daß lediglich die Flurzugehörigkeit maßgebend sei, allen Streitigkeiten über die Frage, wer einen Weg zu bauen und zu unterhalten hat, unmöglich macht, die Frage, wie zu bauen und zu unterhalten sei, aber der Beschlußnahme der Betheiligten event. der Entscheidung der Behörde überläßt. Auch die Art und Weise, wie der durch den Bau und die Unterhaltung der Wege erwachsende Aufwand in einer Gemeinde aufgebracht werden soll, ist dieser überlassen. Vereinigungen mit den Nachbarn über gemeinschaftliche Bestreitung der Wegelosten sind zulässig.

Im Königreich Württemberg

stellt die Wegeordnung vom 23. October 1808 den Grundsatz an die Spitze, daß jede Gemeinde verbunden sei, die Wege auf ihrer Feldmark zu unterhalten, sofern dieselben nicht Post- und Commercialstraßen sind. ⁴³⁾

Die sogenannten Nachbarschaftswege, welche nur zur Förderung des Verkehrs zwischen einzelnen oder mehreren Orten bestimmt sind, werden von den Gemarkungsgemeinden gebaut und unterhalten. Wenn diese einen weiter gehenden Verkehr oder einen regelmäßigen Postverkehr vermitteln, so leistet die Regierung Beiträge aus der Staatscasse ($\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ des Aufwandes). ⁴⁴⁾ Auch theilnehmen sich bei den wichtigeren Gemeindestraßen die Amtskörperschaften mit Beiträgen oder mit unverzinslichen Vorschüssen aus ihren Cassen. ⁴⁵⁾

Zur Unterhaltung bezahlen in vielen Fällen die Amtskörperschaften die Kosten der Straßenwärter und Wegemeister, oder bestimmte Beiträge zu dem Gesamtaufwande. Die Theilnahme der Amtskörperschaft hängt lediglich von den Beschlüssen der einzelnen Amtsversammlungen ab und es findet in dieser Beziehung kein gleichmäßiges Verfahren statt.

Ueberhaupt hat sich auch im Königreich Württemberg das Bedürfnis nach einer

⁴²⁾ Gesetz- und Verordnungsblatt S. 5 (vergl. S. 44). Das Straßenbaumanclat vom 28. April 1781 im Codex Augusteus, 2. Fortsetz. I. Th. S. 671 und das die Bestimmungen über die Entschädigung für abzutretendes Land abändernde Mandat vom 4. Januar 1820, Gef.-Samml. S. 5. Besonders bemerkenswerth ist in dem Mandat von 1781 das in militärischer Execution gegebene wirksame Mittel, sämliche Wegebaupflichtige zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten ohne weitaufwendiges Verfahren anzuhalten. Ueber die lediglich der inneren Verbindung in bewohnten Ortschaften dienenden Wege handelt das Gesetz vom 11. Juni 1868 (Gef.-Samml. S. 331). Polizeiliche Bestimmungen enthält das Gesetz vom 16. April 1840 für fiscalische Wege, auch die Gesetze vom 2. Februar 1831 und 9. Novbr. 1833.

⁴³⁾ Regierungsblatt von 1808 S. 19, von 1828 S. 553. Vär a. a. D. S. 388.

⁴⁴⁾ Ueber die Verbesserung und Unterhaltung der Staatsstraßen innerhalb der Ortsetter bestimmt die Verfügung vom 13. Mai 1837.

⁴⁵⁾ Gesetz vom 1. März 1822.

Reform der Wegebaugesetzgebung fühlbar gemacht und seit dem Jahre 1862 wird ein neues allgemeines Wegegesetz von der Regierung vorbereitet.

Chausseegeld wird in Württemberg nicht erhoben.

Im Großherzogthum Baden

theilt das Straßengesetz vom 14. Januar 1868⁴⁶⁾ die öffentlichen Wege mit Rücksicht auf ihren Verkehr in:

Gemeindewege, welche nur dem allgemeinen Verkehr innerhalb der Gemarkung dienen oder vorzugsweise die nachbarliche Verbindung einer Gemeinde mit einer anderen zum Zweck haben;

Landstraßen, welche einen über diesen örtlichen oder nachbarlichen hinausgehenden Verkehr vermitteln und als solche im Staatsbudget (nach Anhörung der beteiligten Gemeinden und Kreisverbände) anerkannt sind.

Die Gemeindewege baut und unterhält jede Gemeinde innerhalb ihrer Gemarkung in der Regel allein. Die Mittel werden nach dem Gemeindegesetz aufgebracht. Ausnahmen treten ein, wenn der Weg allein oder hauptsächlich zur näheren Verbindung anderer benachbarten Gemeinden dient (denen dann die Kosten ganz oder theilweise zur Last fallen), oder wenn der Gemeindeweg durch Benutzung für größere Waldungen, Salinen, Berg- und Hüttenwerke u. in besonderem Maße regelmäßig oder ausnahmsweise benutzt wird. Die Beiträge sind in diesen Ausnahmefällen durch Vereinbarung oder die Verwaltungsgerichte festzustellen. Ueber die Frage, ob eine Gemeinde verpflichtet ist, einen Gemeindeweg anzulegen oder zu unterhalten, entscheidet die Verwaltungsbehörde, welcher auch die Oberaufsicht unter Mitwirkung der technischen Behörde des Staats und die Befugniß zusteht, die Gemeinden nöthigenfalls zur Anstellung besonderer Straßewarten anzuhalten.

Bei den Landstraßen wird der Neubau oder eine Hauptverbesserung zu $\frac{1}{6}$ von der Staatscasse, zu $\frac{1}{6}$ von den Gemeinden, durch deren Gemarkung die Straßen führen, zu $\frac{1}{6}$ von den Kreisverbänden dieser Gemeinden getragen (event. von der Staatscasse auch mehr als $\frac{1}{6}$). Ist die Aufnahme des Staatsbeitrags ins Budget genehmigt, so kann der Bau auch gegen den Willen der betr. Gemeinden resp. Kreisverbände ausgeführt werden. Die Unterhaltung liegt der Staatscasse zu $\frac{1}{2}$, den Gemeinden resp. den Kreisverbänden zu je $\frac{1}{4}$, ob; für diese tritt auch hier bei Ueberschreitung eines Maximums oder unverhältnißmäßiger Belastung der Gemeinden event. die Staatscasse ein. Der Beitrag der Gemeinden zu den Neubaukosten von $\frac{1}{6}$ wird zu $\frac{1}{3}$ nach Verhältniß der Straßenlänge innerhalb ihrer Gemarkung vertheilt, zu $\frac{2}{3}$ aber auf sämtliche theilhaftige Gemeinden nach dem Grundsteuercapital, wogegen der Beitrag zu den Unterhaltungskosten von $\frac{1}{4}$ lediglich nach den Straßenstrecken auf die Gemeinden des Kreisverbandes repartirt wird. Beträgt der Beitrag mehr als 10 fr. pro laufende Ruthe, so übernimmt der Staat den Mehrbetrag.

Der Beitrag der Kreisverbände zu den Neubau- resp. Unterhaltungskosten ($\frac{1}{3}$ resp. $\frac{1}{4}$ wird durch Umlagen wie bei den übrigen Kreisbedürfnissen aufgebracht; beträgt

⁴⁶⁾ Landesherrliche Vollzugs-Berordnung vom 18. April 1868 noch besonders zu beachten. Reg.-Blatt S. 409.

die Kreisumlage für die Unterhaltung der Landstraßen in einem Jahre mehr als $1\frac{1}{2}$ fr. von 100 fl. Steuercapital, so fällt der Mehrbetrag auf die Staatscasse.

Die Beiträge, welche hiernach die Gemeinden und Kreise zu den Neubau- und Unterhaltungskosten zu leisten haben, werden von der Straßenbauverwaltung festgesetzt, über Berufungen dagegen entscheidet der Verwaltungsgerichtshof endgiltig.

Zu bemerken ist noch, daß der Bezug von Pflaster- resp. Brückengeldern zur Unterhaltung des Pflasters (innerhalb der Ortschaften) resp. der Brücken verpflichtet, und daß die Pläne und Kostenanschläge für Neubauten und Hauptverbesserungen der Genehmigung der oberen Staatsbehörde unterliegt nach Einvernehmen der betreffenden Gemeinderäthe, Bezirksräthe und Kreisauschüsse.⁴⁷⁾

Die Erhebung von Straßengeld ist in Baden durch höchste Verordnung vom 22. April 1830 resp. Gesetz vom 30. August 1831 aufgehoben.⁴⁸⁾

Im Großherzogthum Hessen

unterscheidet das Straßengesetz vom 12. October 1830⁴⁹⁾ Staatsstraßen, welche hauptsächlich den Verkehr mit dem Auslande, und Provinzialstraßen, welche den Verkehr innerhalb einer oder mehrerer Provinzen vermitteln. Die ersteren werden ganz auf Staatskosten gebaut und unterhalten, die letzteren von der Provinz unter Beizug der Gemarkungsgemeinden, welche letzteren das Gelände unentgeltlich abzutreten haben, sofern der Werth desselben nicht mehr als die Hälfte des Normalsteuerbetrages repräsentirt.

Alle nach dem 15. Mai 1839 neu zu vereinbarenden Straßen treten nach dem Gesetz vom 4. Mai 1839, den Provinzialstraßenbau betr., in die Kategorie der Staatsstraßen und das Gesetz vom 12. October 1830 tritt für diese außer Wirksamkeit (es werden zum Neubau keine besonderen Provinzialsteuerausschläge mehr verwendet).⁵⁰⁾ Auch in Betreff der Unterhaltung sollen die Provinzialstraßen wie die Staatsstraßen behandelt werden.

In Betreff der Herstellung und Unterhaltung der Ortsdurchfahrten im Zuge der Staats- und Provinzialstraßen bestimmt das Gesetz vom 30. October 1860, daß beim Neubau jede Gemeinde, durch deren Ort die zu erbauende Straße geht, die sämmtlichen Materialien zur Fahrbahn u. anzuschaffen und herbeizuführen, auch die Mehrkosten einer von der Gemeinde etwa gewünschten Pflasterung zu übernehmen hat, daß aber die Unterhaltung zu Lasten des Straßenunterhaltungsfonds geschehen soll. Dies Gesetz findet übrigens auf diejenigen Gemeinden keine Anwendung, welchen bereits die ungetheilte Pflicht der Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen obliegt.

Das Straßengeld ist mit dem 1. Januar 1866 aufgehoben.

Die Gemeindewege werden von den betreffenden Gemarkungsgemeinden erbaut und unterhalten, die Kosten für Vermessung, Projectirung und technische Leitung trägt aber die Staatscasse.

⁴⁷⁾ Siehe alles Nähere in der oben Note 37 erwähnten vortrefflichen Schrift von Bär.

⁴⁸⁾ Der Reinertrag betrug jährlich 170,000 fl. Bär a. a. O. Seite 374.

⁴⁹⁾ Nr. 62 und 64 des Reg.-Blattes, zwei besondere Gesetze über Staats- und über Provinzialstraßen. Siehe auch Gesetz vom 14. Juni 1836, die Vollendung des Systems der Staatsstraßen betr. und die Regulative und Instructionen vom 4. Juli 1823 und 26. April 1836.

⁵⁰⁾ Die Verzinsung und allmälige Tilgung der Provinzialstraßenbauschulden ordnet das Gesetz vom 3. October 1845.

Im Großherzogthum Oldenburg

theilt die neue Wegeordnung vom 12. Juli 1861 die öffentlichen Wege in Staats-, Gemeinde- oder Genossenschaftswege.

Staatswege sind alle vom Staat hergestellten oder übernommenen Kunststraßen.

Alle übrigen Wege sind Gemeinde- oder Genossenschaftswege (letztere im Gesetz Feldwege genannt, welche nur zu einzelnen Wohnungen, zu Aedern, Wiesen, Forsten, Mooren führen und von mehreren Grundbesitzern benutzt werden).

Die Gemeindewege sind Hauptwege, wenn sie einem allgemeinen Verkehr dienen, insbesondere regelmäßig denselben vermitteln zwischen größeren Orten des In- und Auslandes oder zum Transport von Landesproducten und Handelswaaren nach und von Häfen oder Handelsplätzen oder zur nächsten Verbindung einer oder mehrerer Gemeinden mit dem Amts- oder Gerichtsorte.

Nebenwege, wenn sie nicht unter den Begriff der Hauptwege fallen.

Die Wegepflicht liegt bei den Staatswegen dem Staate, bei den Gemeindewegen der betreffenden Stadt oder Landgemeinde, bei den Feldwegen besonderen Genossenschaften ob. Ausnahmen bei den Gemeindewegen bilden die Wege in Städten und Ortschaften (deren Kosten den Straßencassen zur Last fallen), ferner die Wege, welche lediglich zum Vortheil einer anderen Gemeinde dienen, und Hauptwege, welche im Interesse des Verkehrs einer so erheblichen Verbesserung bedürfen, daß die betreffende Gemeinde zu sehr belastet würde (wo Beihilfe der benachbarten Gemeinden, welche dadurch gewinnen eintritt), auch endlich neuen Wegeanlagen, bei denen mehrere Gemeinden theilhaftig sind, (wo die Mehrheit der Gemeinden entscheidet, ob der Weg gebaut werden soll — wenn nur zwei, entscheidet die Regierung auf Antrag der einen) und wo die Beiträge bei mangelndem Einverständniß von der Regierung nach Maßgabe des Nutzens, welche jede Gemeinde von der neuen Wegeanlage voraussichtlich haben wird, festgesetzt werden. Bei dem Zwange gegen die Minorität ist Voraussetzung, daß der Majorität auch der größere Theil der Anlagelosten bei der Vertheilung zugefallen ist.

Die Wegepflicht haftet (abgesehen von den Ortswegen, welche aus den Straßen- und Wegcassen in Stand zu erhalten sind, und von den Wegen in den, vom Staat gegründeten größeren Anbaucolonien) auf allen zur Gemeinde gehörigen, der Besteuerung zu Zwecken der Gemeinde unterworfenen Grundstücken nach der Größe derselben (wo nur Geestboden ist, kann auch die Bonität berücksichtigt werden). Auch die der Gebäudesteuer unterworfenen Baulichkeiten können nach dem Miethwerth herangezogen werden.

Die Feldwege werden von den Besitzern der betreffenden Grundstücke, für welche der Weg benutzt wird (besondere Wegegenossenschaft) nach Maßgabe der Größe gebaut und unterhalten. Uncultivirte Flächen rechnen zu $\frac{1}{3}$ ihrer Größe.

Alle Streitigkeiten über die öffentliche Wegepflicht entscheiden die Verwaltungsbehörden. Die Regierung führt die Oberaufsicht in Unterordnung unter das Staatsministerium, die Ämter führen die Aufsicht über die Gemeinde- und Feldwege ihres Bezirks und entscheiden in erster Instanz.

Auf allen Staatswegen soll ein Wegegeld erhoben werden, auf Gemeindewegen darf es der wegepflichtigen Gemeinde nur mit Genehmigung des Staatsministeriums gestattet werden, jedoch der Regel nach nur für eine Kunststraße und so lange diese ordnungsmäßig unterhalten wird.

Im Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach

zerfallen die öffentlichen Straßen und Wege in Chaussees oder Kunststraßen, Verkehrs-, Verbindungs-, Orts- und Nachbarwege. Allgemeines Princip der Baupflicht: die Gemeinden bauen innerhalb ihrer Gemeindebezirke. Ausnahmen: Grundbesitzungen des Landesherrn und die Waldungen von größerem Umfang — hier bauen die Eigenthümer.

Chaussees anzulegen ist Niemand gesetzlich verpflichtet, sie können aber

1. durch und für den Staat angelegt werden nach verfassungsmäßiger Entschließung der Staatsverwaltung,
2. durch Privatunternehmer, jedoch — wenn ein Expropriationsrecht in Anspruch genommen werden soll — nach eingeholter landesherrlicher Genehmigung,
3. auf Anordnung des Staatsministeriums durch die Baupflichtigen, wenn dieselben den gesetzlich vorgeschriebenen Zuschuß zu den Kosten aus der Staatscasse gewährt wird (was die Chaussee mehr kostet als der chausseeähnliche Weg vergütet der Staat).

Chausseeähnliche Wege. Die Bestimmung darüber ob ein nicht chausseirter Verkehrsweg, als wichtigerer, unter fachverständiger Leitung chausseeähnlich (d. h. auf festem Untergrund, event. 8" starkem Packlager, 3" hoch Steinschlag oder grober Kies, mit Baumpflanzung und nicht über 12" Steigung pro laufende Ruthe) gebaut werden soll, gebührt zunächst der Vereinbarung der Baupflichtigen (unter Vermittelung des Bezirksdirectors), dann Entscheidung des Letzteren und von diesem Berufung an das Staatsministerium (Beihilfen sind hier ebenfalls zugesagt, auch Chausseegelderhebungen).

Wege von untergeordneter Bedeutung. Auch hier ausnahmsweise Beihilfen aus der Staatscasse.

Unter Oberleitung des Staatsministeriums haben die Bezirksdirectoren die Verpflichtung für die gehörige Ausführung der den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege betreffenden Gesetze und Verordnungen zu sorgen; sie entscheiden auch über die Nothwendigkeit und den Umfang von Expropriationen mit Ausschluß des Rechtsweges in erster Instanz, das Staatsministerium in zweiter.

Die betreffenden Gesetze sind vom 10. April 1821 mit authentischer Interpretation vom 19. März 1842, fernere Gesetze vom 5. Februar 1836 und 3. August 1844 über den Straßenbau und die Ausführungsverordnung zu diesen Gesetzen vom 9. März 1868. Von Wichtigkeit sind auch Art. 4 und 16 und die Schlußvorschrift der Gemeindeordnung vom 22. Februar 1850 resp. 18. Januar 1854.⁵¹⁾

In den Großherzogthümern Mecklenburg

erschien die erste Wegeordnung unterm 29. Juni 1824. Der darin erwähnte ductus viae, worin alle die Wege, welche als Haupt- und Landstraßen betrachtet werden sollen, verzeichnet sind, datirt vom 12. Mai 1829. Jeder Grundbesitzer hat die über seine Grundstücke führenden Wege in fahrbaren Stand, nach Vorschrift der Wegepolizeiordnung (de eod. d.) zu setzen und zu erhalten. Nachbar- und Staatshilfe ist dabei in Aussicht gestellt. Die

⁵¹⁾ Wie es mit den Wegen bei Separationen gehalten werden soll, darüber verfügt in einem Nachtrage zur Ausführungsverordnung vom 9. März 1868 eine Ministerialbekanntmachung vom 25. Juni 1870.

Wegebefähigungsbehörde ordnet alles Nähere behuf der Wegeverbesserung an, vorbehaltlich der Berufung an die Landesregierung.

Was die Chauffirung der Hauptstraßen betrifft, so wurde im Jahre 1821 von den Ständen der Versuch gemacht, ob sich nicht Personen finden möchten, die auf eigene Kosten, gegen ein zu bestimmendes angemessenes Wegegeld den Bau von Kunststraßen, zunächst auf den größten Commercialwegen des Landes unternehmen würden. Die desfallsige öffentliche Aufforderung vom 26. Mai 1821 scheint keinen Erfolg gehabt zu haben, denn ihr folgte unterm 23. März 1825 eine landesherrliche Aufforderung zu patriotischen Beiträgen für den Chauffeebau, in welcher die Wichtigkeit guter Wege (woran es in den Mecklenburgischen Landen zur Zeit gänzlich fehlte) hervorgehoben und die Absicht ausgesprochen wird, auf mehreren Hauptheerstraßen, zunächst auf zehn speciell bezeichneten, Chauffeen anlegen zu lassen. Später sind dann mehrere Chauffeen entstanden und theils aus patriotischen Gaben, theils aus Mitteln, welche die Stände bewilligt haben, theils durch Actienunternehmer⁵²⁾ gebaut.

Im Jahre 1835 erschien eine landesherrliche Verordnung über die in den Chauffeen vorkommenden Steindämme, welche innerhalb der Städte von diesen, in den Feldern aber von der Chauffeedirection (welche auch für besondere Schwierigkeiten in den Städten aufkommt) zu bauen sind. Durch eine Verordnung vom 5. Mai 1845 ist die Landeshilfe für solche Steindämme noch näher bestimmt und es sind die Erfordernisse derselben bezüglich der Beschaffenheit, Construction und Stärke der Steindämme aufgezählt. Unterm 3. Januar 1854 ist ein allgemeiner Chauffeegeldtarif erlassen, nachgehendes sind aber da, wo die Aufkünfte aus den Wegegeldern zur Deckung der nothwendigen Ausgaben für die Chauffeen nicht ausreichten, Erhöhungen verfügt.⁵³⁾ Die neue Chauffeepolizeiordnung datirt vom 3. Januar 1854.

Besonders wichtig ist die Verordnung vom 19. Februar 1842, die Besserung und Unterhaltung der Communicationswege betreffend. Als solche werden diejenigen beständigen, nicht von der Willkür der Grundbesitzer abhängigen Wege bezeichnet, welche, ohne zu den in der Wegepolizeiordnung vom 29. Juni 1824 bezeichneten Haupt-, Land- und Heerstraßen oder den Chauffeen zu gehören, von Ort zu Ort führen und die verschiedenen Ortschaften des Landes sowohl unter sich, als mit jenen Straßen in Verbindung setzen und somit zur Erhaltung eines allgemeinen Verkehrs im Lande dienen. Auf die sogenannten Dorfwege, sofern sie nur von einem Orte zum anderen und nicht weiter, mithin auch nicht zu einer Heerstraße führen, bezieht sich die Verordnung ebensovienig, als auf diejenigen Wege, welche ausschließlich als Feld-, Holz- und Kirchenwege benutzt werden. In Zweifelsfällen entscheidet über die Natur eines Weges die Regierung nach eingeholtem Gutachten des engeren Ausschusses der Ritter- und Landschaft. Die Unterhaltung der Communicationswege wird gleich der Unterhaltung der Landstraßen als eine Reallast betrachtet und ist mithin von den Grundbesitzern zu beschaffen (bei Grenzwegen von jedem Feldmarkbesitzer die Hälfte). Ueber behauptete Ausnahmen von dieser Regel entscheiden die Gerichte; bis es geschieht, bleibt es bei der Regel. Beschwerden über schlechte

⁵²⁾ Landesherrlich genehmigter Actienplan für die Rostock-Neubrandenburger Chauffee vom 3. August 1831.

⁵³⁾ Z. B. Verordnung vom 28. Januar 1856.

Beschaffenheit der Communicationswege sind bei der Wegebefichtigungsbehörde⁵⁴⁾ anzubringen, diese trifft die nöthigen Anordnungen, gegen welche Recurs an die Landesregierung stattfindet. Die Verordnung bestimmt zugleich, was zur gehörigen Instandhaltung eines Communicationsweges gehört und diese Vorschriften sind später bezüglich derjenigen Communicationswege, welche zu Städten oder zu Eisenbahnhöfen oder zu Chausseen und Landstraßen führen, durch eine Verordnung vom 4. August 1854 vervollständigt. Nach dieser üben noch besondere Wegedeputirte regelmäßige Aufsicht aus und können geetenfalls auf Abhilfe der gefundenen Mängel durch die Wegebefichtigungsbehörde bei den Pflichtigen dringen, wobei ebenfalls der Recurs an das Ministerium vorbehalten ist.

Besondere Erwähnung verdient hier noch die Bestimmung der Wegeordnung vom 29. Juni 1824, daß die Adjacenten das zur Normalbreite der Fahrwege (§ 5 der Wegepolizeiordnung) nöthige Terrain unentgeltlich hergeben müssen (in städtischen Feldmarken gegen Vergütung Seitens der städtischen Communen) und daß derjenige, welcher mit gutem Besserungsmaterial an Steinen, Kies und Sand, auf seinem Felde überreichlich versehen ist, seinen Nachbarn, denen dergleichen erweislich fehlt, zu den Wegebetterungen gegen billige Vergütung (auch die erforderlichen Abfuhrwege) überlassen muß, welche letztere beim Mangel einer gütlichen Vereinbarung durch Vermittelung und Ermäßigung der Wegebefichtigungsbehörden festgestellt wird.

In dem Eingangs gedachten dictus viae vom 12. Mai 1829 sind mannigfache Veränderungen nachgehends durch Verfügungen des Ministeriums des Innern getroffen, namentlich sind viele Landstraßen als solche später aufgehoben und für Communicationswege erklärt.

Im Herzogthum Braunschweig

theilt die Wegeordnung vom 11. Mai 1840⁵⁵⁾ die Straßen und Wege, mit Ausnahme der durch eine besondere Verordnung speciell bezeichneten, auf Kosten des Staats zu unterhaltenden Staatsstraßen, ihrer Natur nach ein in Landstraßen (welche zum allgemeinen Verkehr in einzelnen Landestheilen oder zu deren Verbindung mit anderen Staaten dienen), Communicationswege (welche zur Verbindung der Ortschaften unter einander oder mit den Land- und Heerstraßen bestimmt sind), Straßen und Wege in Städten, Flecken und Dörfern, Feld und Wannenwege, Privatwege und Fußwege.

Zur Herstellung und Unterhaltung der einzelnen Straßen und Wege sind die, selbige einschließenden und berührenden Gemeindebezirke und Gemarkungen verpflichtet. Unter Umständen haben benachbarte, nicht über eine Meile von der Straße entlegene Gemeinden und Grundbesitzer mitzuwirken (bei Ueberbürdung oder untergeordnetem Interesse der betr. Gemeinden); auch der Staat hat Beihilfe zu gewähren durch unentgeltliche Leistung der Vorarbeiten und Leitung der Bauten, sowie (jedoch nur bei Landstraßen) durch Uebernahme der baaren Auslagen, namentlich Brecherlöhne und Ersatz der Expropriationsentschädigungen.

⁵⁴⁾ Die Instruction für diese, aus einem großherzogl. Commissarius, einem ritterschaftlichen und einem städtischen Deputirten bestehenden Behörde bildet die Anlage A der Wegeordnung vom 29. Juni 1824; Anlage B derselben enthält die Wegepolizeiordnung.

⁵⁵⁾ Siehe auch das Gesetz vom 4. Januar 1851. Abänderungen und Ergänzungen verschiedener Bestimmungen der Wegeordnung vom 11. Mai 1840 betr.

Bei Ueberbürdung einzelner Gemeinden tritt auch Beihilfe aus der Amtswegebesserungscasse eventuell andere Staatshilfe ein. In Betreff des Straßenpflasters, sowie der Brücken und Canäle in Städten und Flecken bleibt es beim Herkommen, in den Dörfern concurriren alle Einwohner und Feldmarksinteressenten. Bei Dorfstraßen im Zuge von Landstraßen leistet der Staat Beihilfe, im Zuge von Heerstraßen trägt der Staat die Kosten allein, auch rücksichtlich der als Fortsetzung zu betrachtenden Dorfstraßen. Wege nach einzelnen Häusern und Grundstücken müssen von deren Besitzern gebessert werden.

Wird ein Communicationsweg oder eine Landstraße für eine Heerstraße erklärt, so tragen die bisherigen Wegebaupflichtigen zur Instandsetzung und Unterhaltung so viel bei, als von ihnen erfordert sein würde, um den Weg als Landstraße in Stand zu setzen und zu erhalten.

Bei der Repartition der Wegebesserungskraft in der verpflichteten Interessentenschaft ist das Grundsteuercapital der Pflichtigen maßgebend (Umsolge nach simplis à 8 Pfennig für jeden Thaler Grundsteuercapital). Die Heranziehung der Inquilinen ist der statistischen Feststellung jeder Gemeinde überlassen. Besondere Feststellungen finden statt bei entfernten Besitzungen, sowie bei gewerblichen Etablissements.

Die Wegebesserungscassen haben aus Testamenten, Contracten, Schenkungen u. s. w. nicht unbeträchtliche Abgaben zu beziehen.

Wegegelder dürfen der Regel nach nur auf den in einen dauerhaften fahrbaren Zustand gesetzten Landstraßen mit ministerieller Genehmigung erhoben werden, auf Communicationswegen nur ganz ausnahmsweise.

Veränderungen in der Eigenschaft der Wege oder Aufhebungen von Wegen können nur nach Anhörung der betreffenden Gemeindeorgane und Amtsräthe von der Landesregierung verfügt werden. Die Anordnung wegen Herstellung und Erhaltung, sowie die Beaufsichtigung der Communicationswege der Straßen und Wege in den Städten, Flecken und Dörfern, der Bannewege, der öffentlichen Fußwege und der damit in Verbindung stehenden Anlagen steht zunächst den Gemeindebehörden und Vertretern von Gemarkungen zu, unter Ueberwachung der Kreisdirectionen. Bei den Landstraßen haben die Kreisbaubeamten die Anordnungen und die Kreisdirectionen entscheiden nach Communication mit der Baudirection über etwaige Anstände; in letzter Instanz entscheidet das Staatsministerium.

Dies sind im Wesentlichen die gesetzlichen Bestimmungen, denen das Herzogthum Braunschweig seine dormalige günstige Lage im Wegebau verdankt. Seit ist nun eine neue Wegeordnung unterm 5. Juni 1871 erlassen,⁵⁶⁾ welche aber erst vom 1. Januar 1872 — zugleich mit der Kreisordnung und dem Gesetz, die Dotationssummen für die Kreiscommunalverbände und deren Zweckbestimmung betr., beide ebenfalls vom 5. Juni 1871 — in Kraft tritt. Dieselbe theilt die Straßen und Wege ein in Staatsstraßen (welche zum allgemeinen Verkehr in einzelnen Landestheilen oder zu deren Verbindung mit den Nachbarstaaten dienen und in einer Verordnung zu Staatsstraßen erklärt sind), Communicationswege (welche zur Verbindung der Ortschaften und Gemarkungen unter einander oder mit den Staatsstraßen und Eisenbahnen bestimmt sind), Straßen und Wege in Städten, Flecken und Dörfern, öffentliche Fußwege, Feld-

⁵⁶⁾ Es ist die neueste Wegeordnung in Deutschland und für den im Wegebau am weitesten vorgeschrittenen Staat erlassen. Dies und der in mannigfacher Beziehung bemerkenswerthe Inhalt werden es rechtfertigen, daß das Gesetz hier in eingehender Weise dargelegt ist.

Wanne- und Privatwege. Zweifel über die Eigenschaft einzelner öffentlicher Wege entscheidet das Staatsministerium.

Die Bestimmung darüber, ob unter Berücksichtigung der in den Verkehrs- und sonstigen Verhältnissen eingetretenen Veränderungen ein Communicationsweg in eine Staatsstraße oder eine Staatsstraße in einen Communicationsweg verwandelt werden soll, hat das Staatsministerium nach Anhörung des Gutachtens der betreffenden Gemeinde-, Gemarkungs- und Kreisorgane im Verordnungswege zu treffen. Durch solche Umwandlung fallen die der bisherigen Eigenschaft des Weges als Staatsstraße oder Communicationsweg begründeten Rechte und Verbindlichkeiten hinweg und treten diejenigen Rechtsverhältnisse an deren Stelle, welche für die neue Eigenschaft des Weges bestehen. Wird jedoch eine der jetzt als Staatsstraßen bekannt gemachten Straßen in einen Communicationsweg verwandelt, so erhält der Kreiscommunalverband, welcher in Folge dieser Umwandlung die Unterhaltung des Weges künftig zu übernehmen hat, als Vergütung für diese Last den 20fachen Betrag derjenigen Summe, welche nach dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre auf die ordnungsmäßige Unterhaltung des Weges jährlich vermandt ist. Geht die Unterhaltung des Weges auf mehrere Kreiscommunalverbände über, so wird die zu zahlende Entschädigung unter dieselben nach der Länge der Wegestrecke vertheilt, welche auf jeden Communalverband fällt, vertheilt nach der eventuell vom Staatsministerium festzustellenden Ausgleichung, wenn einer der beteiligten Communalverbände eine besondere Last, z. B. die Unterhaltung einer Brücke, an dem Wege zu übernehmen hat.

Ueber das Aufhören von Ortsstraßen, öffentlichen Feld-, Wanne- und Fußwegen, bei welchen nicht mehrere Gemeinden und Gemarkungen theilhaftig sind, entscheiden die betr. Gemeindebehörden resp. Vertreter der Gemarkungen mit Vorbehalt des Recurses an den Kreisauschuß, gegen dessen Entscheidung Recurs ans Staatsministerium zulässig ist. Im Uebrigen steht die Entscheidung darüber, ob ein öffentlicher Weg als entbehrlich aufgehoben werden soll, dem Staatsministerium zu, welches zuvor das Gutachten der betr. Gemeinde- und Kreisorgane einholen wird. Communicationswege sollen ohne Zustimmung der betreffenden Gemeinderäthe nicht aufgehoben werden. Bevor zur Einziehung eines Weges geschritten werden kann, ist die desfallige Absicht bekannt zu machen und dabei Jedermann aufzufordern, etwaige Einwendungen innerhalb einer Präklusivfrist von 4 Wochen geltend zu machen. Ueber erfolgende Widersprüche hat die Verwaltungsbehörde zu entscheiden. Das Rechtsverfahren gegen ein auf die Aufhebung eines Weges gegründetes Verbot der Benutzung ist unzulässig.

Die Herstellung, Erhaltung und Beauffichtigung der Communicationswege⁵⁷⁾ liegt innerhalb jeden Kreises der Kreisbaubeamten unter Mitwirkung der Kreisdirection und der Kreisorgane ob. Der Kreisbaubeamte hat im Juli jeden Jahres der Kreisdirection ein Verzeichniß der im folgenden Jahre in dem Kreise nothwendigen Neubauten und Reparaturen zu überreichen. Nach Anhörung des Kreisauschusses werden die Kostenschätze von der Kreisdirection festgestellt und dem Kreisauschusse zur Aufstellung des von der Kreisversammlung festzustellenden Wegebauetats für das folgende Jahr mitgetheilt. Hält die Kreisdirection durch den aufgestellten Etat das öffentliche Interesse verletzt, so ist sie befugt, insoweit dessen Ausführung bis zu der ungesäumt zu beantragenden Ent-

⁵⁷⁾ Wegen der Staatsstraßen und sonstigen öffentlichen Wege enthält das Gesetz bezüglich der ausführenden Behörden noch besondere Bestimmungen, welche hier übergangen werden.

scheidung des Staatsministeriums zu beanstanden. Der genehmigte und festgestellte Etat ist unter Leitung und Aufsicht des Kreisbaubeamten zur Ausführung zu bringen.

Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung fallen zur Last: bei den Staatsstraßen dem Staate allein, bei den Communicationswegen den Kreiscommunalverbänden innerhalb ihrer Bezirke, bei den Straßen und Wegen in den Dörfern den sämtlichen Einwohnern und Feldmarksinteressenten nach Maßgabe des von allen Steuergegenständen innerhalb des Gemeindebezirks zu berechnenden Grundsteuercapitals.⁵⁸⁾

Alle auf Vertrag, gerichtlichem Erkenntniß oder sonstigen Titeln beruhenden Abweichungen von den durch das Gesetz über die Wegebaulast aufgestellten Regeln bleiben wirksam als privatrechtliche Verbindlichkeiten Dritter, für die nach den Regeln des Gesetzes Verpflichteten die betr. Leistungen ganz oder theilweise zu übernehmen. Letztere sind demnach zwar berechtigt, ihre desfalligen Ansprüche gegen Dritte im Rechtswege geltend zu machen, werden aber durch die Betretung des Rechtsweges von ihren gesetzlichen Obliegenheiten den Verwaltungsbehörden gegenüber nicht befreit.

Die zur Herstellung und Unterhaltung der Communicationswege von den Kreiscommunalverbänden zu tragenden Kosten werden auf die zu dem Verbande gehörigen Gemeinden und Gemarkungen nach dem Verhältniß des Grundsteuercapitals derselben vertheilt, so weit nicht die von dem Verbande aufzubringenden Kosten in Gemäßheit des Kreishaushaltsetats aus den Etraden des Kreisfonds⁵⁹⁾ werden bestritten werden.

Wird die Instandsetzung oder Unterhaltung eines Communicationsweges durch dessen außergewöhnliche Abnutzung für gewerbliche Etablissements unverhältnißmäßig vertheuert, so können letztere zu einem dem Maße der erhöhten Abnutzung entsprechenden außerordentlichen Beiträge zu den Kosten der Instandsetzung oder Unterhaltung des Weges angehalten werden (von der Kreisversammlung auf Antrag des Kreisausschusses nach eingeholtem Gutachten des Kreisbaubeamten und Anhörung der Vertreter der theilhaftigen Gemeinden und Gemarkungen festzustellen).

⁵⁸⁾ Dorfstraßen, im Zuge von Staatsstraßen gelegen, sind als Staatsstraßenstrecken behandelt. Wege, welche von den Dorfstraßen nach einzelnen Häusern und Grundstücken führen, müssen von den betr. Haus- und Grundbesitzern erhalten werden. Wegen der Beihilfe des Staats durch seine Baubeamten, wegen des Straßenpflasters in den Städten und Flecken, sowie wegen der Brücken und Canäle und der Feld-, Wanne- und Fußwege sind die früheren Bestimmungen beibehalten.

⁵⁹⁾ Die Kreiscommunalverbände des Herzogthums sind durch Gesetz vom 5. Juni 1871 mit 2 1/2 Million Thalern dotirt, welche nach Verhältniß der Bevölkerung auf die 8 einzelnen Verbände vertheilt sind. Diese Dotation bildet für jeden Verband das Grundvermögen (den Kreisfonds), dessen Capitalbestand und Revenuen zur Förderung der Wohlfahrt der Kreisangehörigen dienen sollen (durch Herstellung und Erhaltung gemeinnütziger Einrichtungen — Bildungsanstalten, Kranken-, Armen-, Waisen-, Werk- und Rettungshäusern —, und durch Verwendungen zur Tragung der Kreislasten, namentlich zur Bestreitung der Kosten der Kreiscommunalverwaltung, zur Erleichterung resp. Ausgleichung der Wegebau- und Besserungslast, zur Unterstützung der Gemeinden in der Fürsorge für das Schul- und Armenwesen, zu Beihilfen für bedürftige Gemeinden in der Tragung der Gemeindelasten und endlich zu Beihilfen für Auswandernde und für die Unterbringung von Kranken, Taubstummen, Blinden, Irren und Geisteskranken in den bestehenden Staats- und Privatanstalten).

Die näheren Bestimmungen in Betreff der Voraussetzungen und Formen für Dispositionen über den Capitalbestand, wie über die Revenuen des Kreisfonds enthält die Kreisordnung vom 5. Juni 1871.

Die Uebertieferung des Kreisfonds erfolgt für jeden Verband an den Kreisauschuß desselben in Werthpapieren, welche einen fünfprocentigen Zinsertrag auf die zugetheilte Dotationssumme gewähren.

Werden einzelne Gemeinden durch die aufzubringenden Wegebaukosten unverhältnißmäßig und über ihre Kräfte hinaus belastet, so hat denselben die Kreisversammlung auf Antrag des Kreisauschusses eine den Umständen entsprechende Beihilfe aus dem Kreisfonds zu verwilligen.

Die Subrepartition der Wegebaukosten in den Gemeinden und Gemarkungen erfolgt nach dem Verhältniß der Grundsteuercapitale der Pflichtigen. Die Heranziehung der Inquilinen und Häuslinge bleibt der statutarischen Feststellung der Gemeinde überlassen, darf aber die Hälfte des auf den niedrigst besteuerten Hausbesitzer fallenden Beitrages nicht übersteigen.

Die Instandsetzung der Straßen und Wege soll auf die den Umständen nach zweckmäßigste und dauerhafteste Art geschehen, jedoch von den Interessenten ein Mehreres, als die Vertiktheit und das Bedürfniß erfordern, dabei nicht verlangt werden. Insbesondere soll mit den am schlechtesten beschaffenen und am meisten benutzten Straßen und Wegen der Anfang gemacht und die Wegeverbesserung nach diesem Grundsatz bis zur Vollendung sämtlicher Wege fortgesetzt werden. Die Staatsstraßen müssen zu allen Zeiten für schweres Fuhrwerk fahrbar sein und erhalten eine Breite nach den Umständen von 7 bis höchstens 12 Meter, ausschließlich der Seitengräben.

Die Communicationswege müssen fortwährend in einem der Vertiktheit und dem Bedürfniß entsprechenden Zustande erhalten werden, mindestens 6 und höchstens 9 Meter breit sein, wenn sie mit Seitengräben versehen sind (ausschließlich dieser Gräben), sonst $4\frac{1}{2}$ bis 6 Meter, aber mit Ausweicheplätzen, wo diese Breite nicht zu erreichen ist.

Dies Gesetz enthält in seinem vierten Abschnitte auch die Bestimmungen über Abtretung von Grundstücken, welche zu Wegen erfordert werden und bestimmt allgemein, daß jeder Grundeigenthümer verpflichtet ist, das zur Erweiterung der Straßen und Wege, zur Verlegung der schon vorhandenen oder zur Anlegung neuer Wege und Abflußgräben erforderliche Terrain zu diesen Zwecken, wenn es nothwendig gefunden wird, gegen Entschädigung abzutreten. Diese Verpflichtung findet gleichfalls Anwendung auf diejenigen Grundstücke, wo die zur Wegeverbesserung erforderlichen Materialien entweder schon aufgefunden und bisher benützt sind, oder in der Folge noch aufgefunden und zur Benutzung erforderlich gehalten werden möchten, jedoch darf der betreffende Grundeigenthümer dadurch nicht der unentbehrlichen Materialien zur eigenen Wegeverbesserung oder zu sonstigen Zwecken beraubt werden.

In allen Fällen ist über die Nothwendigkeit der beantragten Verwendung von Privatgrundstücken von dem betr. Kreisbaubeamten resp. Gemeindevorsteher an die Kreisdirection zu berichten und dann von dieser, vorbehaltlich des Recurses ans Staatsministerium zu entscheiden; jedoch in solchen Fällen, wo die Abtretung von Gebäuden, Hofräumen und Gärten bei den Wohnhäusern gefordert wird, hat die Kreisdirection die Entscheidung des Staatsministeriums einzuholen. Für die Ausmittlung der Entschädigungen sind die Vorschriften des Expropriationsgesetzes vom 13. September 1867 maßgebend.

Verlassenes Wegeterrain, insofern darüber nicht zur Entschädigung einzelner Grundbesitzer verfügt worden, fällt demjenigen zu, welcher die Entschädigung für das zum neuen Wege abgetretene Terrain geleistet hat.

Chausseegeld darf nur auf den Staatsstraßen erhoben werden; auf den Communicationswegen soll eine Wegezelderhebung nicht mehr stattfinden, auch der Regel nach nicht Pflaster-, Wege- und Brückengelder, welche für Rechnung von Städten, Flecken, Dör-

fern oder Privatpersonen bisher erhoben sind, ausnahmsweise kann über die Forterhebung derartiger bestehender Abgaben von der Landesregierung nach den Umständen bestimmt werden.

Das vorgedachte Gesetz vom 13. September 1867 verordnet über die Ausmittelung der Entschädigungen, welche für das zu wesentlichen Zwecken des Staates oder einer Gemeinde und namentlich zu Eisenbahnanlagen und Begebauten in Anspruch genommene Privateigenthum zu leisten sind, im Wesentlichen Folgendes:

Die dem Expropriaten zu gewährende volle Entschädigung soll denjenigen Betrag enthalten, um welchen das Vermögen desselben durch die Expropriation vermindert ist (entstandener Schaden und entzogener Gewinn), so daß durch diese für ihn weder ein Vermögensvorteil, noch ein Vermögensnachtheil entsteht.

Die Kreisdirectionen haben zunächst die gütliche Vereinbarung zu vermitteln, gelingt diese nicht, so erfolgt auf Antrag des Exproprianten die Abschätzung durch drei Sachverständige, welche von Herzogl. Landes-Defonomiecommission ernannt werden, gegen welche aber beiden Partheien das Recht der Ablehnung aus denselben Gründen zusteht, aus welchen Richter abgelehnt werden dürfen. Die Sachverständigen haben bei der Taxe sowohl den Verkaufswert (bei dessen Ermittlung die örtlichen Kaufpreise zu berücksichtigen sind), als den Ertragswert (bei dessen Ermittlung der jährliche Einnahmeverlust zu berechnen), sowie eintretenden Falls das Interesse des Expropriaten (oder den Werth, welchen der Gegenstand für ihn unter obwaltenden besonderen Umständen hat) in Betracht zu ziehen, aber nicht einen bloß möglichen Gewinn (der durch besondere neue Anlagen, durch Speculationen oder eine neue gewerbliche Benutzungsweise, zu welcher noch keine Einleitung gemacht war, erzielt werden könnte), auch nicht die Vermehrung des Werths der Grundstücke in Folge des Unternehmens, für welches die Expropriation erfolgt, noch auch das sogen. pretium affectionis zu berücksichtigen. Unter Umständen kann ein Expropriat, dem nur einzelne Theile eines Grundstückes enteignet werden sollen, die Expropriation des Ganzen fordern. Für Neubauten, Anpflanzungen, Verbesserungen und neuen Anlagen wird keine Entschädigung gewährt, wenn sich aus der Art der Anlagen, dem Zeitpunkt derselben und den sonst obwaltenden Umständen die Ueberzeugung ergibt, daß dieselben nur in der Absicht vorgenommen sind, um eine höhere Entschädigung zu erzielen. Die Abschätzung leitet der Commissarius, welchen die Herzogl. Landes-Defonomiecommission bestellt; derselbe stellt die Instruction für die Sachverständigen fest, nachdem er die Betheiligten über den Entwurf gehört und deren Aenderungs- und Ergänzungsanträge geprüft hat, hört die Partheien über die Gutachten der Sachverständigen (welche durch die Gründe und Voraussetzungen, worauf sie beruhen, zu motiviren sind), erstattet gutachtlichen Bericht an die Landes-Defonomiecommission, diese entscheidet über etwaige Anträge der Partheien (namentlich auf Abgabe eines anderen Gutachtens oder abermalige Abschätzung durch andere Sachverständige) und stellt dann den Betrag der Entschädigung endgiltig fest, wobei das Gutachten der Sachverständigen als Auskunft und Anhalt dient, ohne das Urtheil zu binden.

Der Rechtsweg ist nur zulässig, wenn ein über den Betrag der Entschädigung abgeschlossener Vergleich angefochten werden soll oder wegen Verletzung oder wesentlicher Verletzung des vorgeschriebenen Verfahrens. Ein Recurs an das Staatsministerium findet nur gegen die Vorentscheidungen der Landes-Defonomiecommission, nicht aber gegen deren Werthfeststellung statt und diese braucht die genannte Behörde nur auf ihr pflichtmäßiges,

aus den Verhandlungen geschöpftes Ermessen zu stützen, ohne daß es einer besonderen Darlegung der Motive bedarf.

Im Herzogthum Sachsen-Meiningen-Hildburghausen

eristirt keine besondere Wegebauordnung. Nach dem Grundgesetz vom 23. August 1829 Art. 23 liegt die Pflicht, die öffentlichen Wege zu unterhalten jeder Gemeinde oder Gemarkung für ihren Bezirk unter staatlicher Aufsicht ob; indeß hat der Staat nicht nur durch Zuschüsse zu Neubauten (namentlich zu Kunstbauten) hierin unterstützt, sondern auch selbst die wichtigsten Verbindungsstraßen gebaut und unterhalten. Inzwischen haben manche dieser Staatsstraßen im Laufe der Zeit durch die parallel laufende Eisenbahn und durch andere im Verkehr eingetretene Aenderungen ihre frühere Bedeutung verloren und es wurde deshalb und in Rücksicht auf die, seit 1867 nothwendig gewordenen Einschränkungen im Staatshaushalt ein großer Theil der Staatsstraßen den Gemeinden zur Unterhaltung überwiesen, auch die Zuschußleistungen zu den Straßenbauten der letzteren eingestellt.

Im Herzogthum Sachsen-Altenburg

ist unterm 26. Mai 1837 ein Wegebaugesetz erlassen, welches die Wege eintheilt in Kunststraßen (Chausseen), Landstraßen, Vicinal- und Communicationswege und in Privatwege.

Die Pflicht der Verbesserung und Erhaltung der bisher aus herrschaftlichen Cassen erbauten Kunst- und unterhaltenen Landstraßen und der Bau neuer Chausseen, wo derselbe im allgemeinen Landesinteresse für nöthig befunden wird, liegen dem Staate ob. Die Vicinal- und Communicationswege sind von den betreffenden Gemeinden zu bessern und zu unterhalten und die Privatwege müssen die angrenzenden Grundstücksbesitzer und diejenigen, welche sie benutzen, bessern. Liegen bei ersteren Verträge oder rechtskräftige Entscheidungen vor, so geht es nach diesen. Bei den Privatwegen entscheidet event. auch das Herkommen.

Werden Landstraßen oder Vicinal- und Communicationswege durch Kunstbau in Chausseen verwandelt, so müssen die bisherigen Pflichten zu Bau und Besserung zum Besten des Chausseeneubaues abgelöst werden entweder durch Capitalzahlung oder ein für allemal zu bewirkende Naturalleistungen. Im Uebrigen bleibt es bei den bisherigen Verpflichtungen und rücksichtlich des Baues und der Besserung der Vicinal- und Communicationswege gilt der Grundsatz, daß nicht die angrenzenden Grundstücksbesitzer, sondern die Gemeinden mit Einschluß der Ritter- und Rammerngüter die Wege gemeinschaftlich herzustellen und in Stand zu erhalten haben.⁶⁰⁾ Nachbargemeinden können nur herangezogen werden, wenn in Bezug auf die im Wege liegenden Brücken, Stege und Canäle durch wiederholten und häufigen Gebrauch Seitens der benachbarten Gemeinden die Unterhaltungspflicht der betreffenden Gemeinde wesentlich vermehrt oder erschwert wird.

Ueberflüssig gewordene Chausseen, Straßen und Wege, kann der Staat ganz einziehen oder in Rücksicht der Unterhaltung als Vicinal- und Communicationswege den-

⁶⁰⁾ Nach dem Gesetz vom 12. März 1864, die Vertheilung der Wegebaulast in den Landgemeinden betr. ist der gesamte Aufwand einer Gemeinde für den Bau, die Besserung und die Unterhaltung ihrer Vicinal- und Communicationswege nach Verhältnis der innerhalb des Gemeindebezirks zu bezahlenden ordinären directen Staatssteuern an Grund-, Gewerbs- und Personalsteuern aufzubringen. Die Horenfen tragen nach dem Verhältnis der Grundsteuer für ihren, in dem betr. Gemeindebezirk gelegenen Grundbesitz bei. Abweichende Vereinbarungen sind unter gewissen Bedingungen zulässig.

jenigen Gemeinden, durch deren Fluren sie laufen, überweisen. Eventuell tritt Entschädigung nach dem 10jährigen Durchschnitt der zeither vom Staat auf die Unterhaltung verwendeten Kosten ein.

Bei Expropriationen ist Gutachten dreier Sachverständiger einzuholen über den wahren Werth, wothunlich unter Berücksichtigung des muthmaßlichen ortsüblichen Kaufwerths des Grundstücks an sich und über den Nachtheil oder Verlust, welchen der Eigenthümer durch Abtretung von einem ganzen Gütercomplexe, Zerstückelung in schwer zu benutzende, zu kleine und unregelmäßige Theile u. s. w. erleiden wird. Die Sachverständigen werden von den Parteien resp. vom Gericht gewählt. Der Gerichtssachverständige tritt, wenn keine Einigung erfolgt, dergestalt als schiedsrichterlicher Obmann ein, daß — sind unter seiner Mitwirkung die beiden anderen Taxatoren über ihr Urtheil einstimmig — er über dessen Angemessenheit gegen das Gericht mit Verlegung der Gründe sich erklärt und in diesem Falle ebenso, wie bei obwaltender gänzlicher Meinungsverschiedenheit durch diese seine Erklärung den Ausschlag giebt.

Im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha,

und zwar im Herzogthum Coburg verordnet das Gesetz vom 13. September 1855, den Bau und die Unterhaltung der Gemeindewege und der Bezirksstraßen betr., daß die Städte und Dorfschaften unter sich und mit dem benachbarten Auslande durch Fahrwege verbunden sein sollen, welche den technischen Grundätzen über den Wegebau entsprechen. Dies gilt sowohl von den Gemeindewegen (welche die Verbindung der einzelnen Ortschaften mit den benachbarten Orten oder der nächsten Bezirks- oder Landstraße vermitteln), als auch von den Bezirksstraßen (welche hauptsächlich im Interesse einzelner Bezirke nach den Hauptorten dieser Bezirke und des benachbarten Auslandes führen und von der Landesregierung zu solchen erklärt werden), sowie von den Landstraßen (welche dem Hauptverkehr und dem Handel des In- und Auslandes dienen und, soweit sie nicht schon bestehen, von der Staatsregierung angeordnet werden.

Die Gemeindewege müssen in der Regel eine versteinerte Fahrbahn von 12' Breite haben und zu beiden Seiten mit Fußbänken, auch wo nöthig mit Gräben in geeigneter Breite versehen sein. Bau und Unterhaltung liegt den Gemeinden innerhalb ihrer Flurmarkungen ob. Bei Ueberlastungen treten Zuschüsse aus der Staatscasse ein, desgleichen da, wo das Interesse der Baupflichtigen an dem betr. Wege ein zu geringes ist. Bau und Richtung beschließen die Gemeinden, vorbehaltlich der Genehmigung der Justizämter. Bei Dissens entscheidet die Landesregierung. Concurriren Ortschaften verschiedener Amtsbezirke, so entscheidet die Landesregierung in erster, das Staatsministerium in zweiter Instanz. Die Justizämter resp. die Magistrate (im städtischen Weichbild) leiten und überwachen die Ausführung des Baues und der Unterhaltung.

Die Bezirksstraßen müssen in der Regel eine versteinerte Bahn von 16' Breite haben (Fußbänke und Gräben wie oben). Anlage und Richtung bestimmt die Landesregierung nach Gehör der betreffenden Gemeinde resp. der theilhaftigen Eigenthümer der einer Gemeindeflurmarkung nicht angehörigen Grundbesitzungen. Diesen (den Gemeinden resp. selbstständigen Grundbesitzungen) liegt der Bau und die Unterhaltung ob. Beiträge aus der Staatscasse in der Regel nicht unter $\frac{1}{3}$ und nicht über $\frac{3}{4}$ des Gesamtaufwandes eines Pflüchzigen. Leitung des Baues und Ueberwachung der zweckmäßigen Erhaltung liegt den Justizämtern ob. Die Landesregierung bestimmt die jährlichen

Leistungen (vorbehaltlich des Recurses ans Staatsministerium) und hat darüber zu wachen, ⁶¹⁾ daß die Wegeverbindungen im Herzogthume allmählig vollständig ausgeführt werden.

Im Herzogthum Gotha ordnete ein Gesetz vom 4. September 1827 die Heranziehung der Unterthanen zu Spann- und Handdiensten beim Bau neuer Chaussees. Die Einwohner aller derjenigen Ortschaften, welche entweder auf dem abgesteckten Lauf der Straßen selbst oder in einer Entfernung, welche nicht mehr als 3 Stunden beträgt, gelegen sind, sollen unentgeltlich Spann- und Handdienste leisten, Spanndienst von jedem Stück Zugvieh bis zu 8 Tagen jährlich bis zu einer Entfernung von 3 Stunden vom Bauplätze ab, Handdienste gegen Geldvergütung zum Auf- und Abladen des Materials und Aufwerfen von Gräben.

Unterm 31. Januar 1831 erfolgte dann eine Verordnung über den Communalwegebau, wonach jede Gemeinde verpflichtet ist, in ihrem Orte oder in ihrer Flur jährlich eine von den Verwaltungsbehörden zu bestimmende Wegestrecke zu bauen, die Anspanner leisten unentgeltlich ihre Fuhrn, ebenso die Hinterfiedler ihre Handarbeiten, der erforderliche baare Aufwand wird pro rata des Ackergehalts auf sämtliche Grundbesitzer vertheilt oder aus der Gemeindecasse genommen. Wo sich lange Wegestrecken durch die Fluren ziehen, deren baldiger Bau zur Verbindung mit durchgehenden Straßenzügen als wünschenswerth erscheint, giebt die Staatscasse nachhaltige Geldunterstützungen.

Die Erhaltung der Straßen wurde den Gemeinden sehr lästig, trotz der allenthalben erhobenen Wegegelder. Die Staatsregierung hat deshalb manche vollendete Straßenzüge übernommen. ⁶²⁾

Die zu Zwecken des Straßenbaues erforderlichen Zwangsentzehrungen ordnet das Gesetz vom 29. Juni 1852, welches den Rechtsweg bei dem Abtretungs- und Entschädigungsverfahren ausschließt und die Feststellung der Entschädigung auf Grund des Gutachtens von drei Sachverständigen (auf den dritten Theil der Summe aller drei Werthangaben) der unteren Verwaltungsbehörde überweist.

Im Herzogthum Anhalt

und zwar in dem Dessau-Cöthen'schen Landestheil, mangelt es an einem umfassenden Wegegesetze; es gilt noch jetzt das Gesetz vom 14. April 1831, die Anlegung neuer und die Geradelegung alter Straßen und Wege betreffend, welches über die Wegebaupflicht nichts bestimmt, sondern nur die Rentkammer als Oberpolizeibehörde verpflichtet, dahin zu sehen, daß alle Straßen und Wege in gutem Stande erhalten und nöthigenfalls in einen besseren gesetzt werden, wozu diejenigen anzuhalten, welche gesetzlich oder observanzmäßig dazu verbunden. Auch ist die Verpflichtung der Grundeigenthümer zur Abtretung

⁶¹⁾ Dies bestimmt die Verordnung vom 30. November 1855, die Ausführung obigen Gesetzes betreffend, welche die Aufstellung eines umfassenden Planes über sämtliche Wege und deren Bau anordnet und noch wesentliche Bestimmungen über den Bau der Gemeindewege und Bezirksstraßen enthält. Eine specielle Instruction ist auch erlassen, unterm 18. Januar 1856.

⁶²⁾ Vergl. v. Wangenheim über Communalwegebau in der Zeitschrift des landw. Centralvereins der Provinz Sachsen, Jahrgang 1870 Nr. 3. Um das Ehrgefühl der Gemeinden rege zu erhalten, wird alljährlich im Regierungsblatt eine Uebersicht veröffentlicht, woraus zu ersehen, welche Ruthenzahl einer jeden Gemeinde im Lande von der Verwaltungsbehörde zu bauen aufgegeben wurde und wie viel die Leistung beträgt. Diese Wegebaustatistik ist als ein sehr wirksamer Hebel zu empfehlen.

des zu Straßen oder Wegen nöthigen Landes oder Baumaterials gegen eine vom Staate thunlichst in Grund und Boden zu leistende Entschädigung ausgesprochen.

Im Herzogthum **Bernburg** ist unterm 14. April 1855 eine Wegebauordnung erlassen, welche im Wesentlichen mit der Braunschweigischen Wegeordnung von 1840 übereinstimmt. Abweichend ist die Eintheilung der Wege in Kunststraßen und gewöhnliche Wege und diese letztere in Communicationswege, Feldwege und Fußwege. Zu Erhaltung der Wege sind, wo nicht durch einen besonderen Rechtstitel etwas Anderes feststeht, verpflichtet: bei Kunststraßen der Staat oder diejenigen Privatpersonen und Corporationen, welche die Kunststraße angelegt haben; bei Communications- und Fußwegen die Gemeinden, Domänen, Rittergüter und zum Gemeindevorstande nicht gehörige Besitzungen, durch deren Feldmarken zc. die Wege gehen; bei Feldwegen (Wirtschaftswegen) die Feldmarksinteressenten; bei Straßen und Wegen in den Ortschaften die Gemeinden, bezw. die in ersteren befindlichen Domänen, Rittergüter zc. Fähren und Brücken, welche über einen öffentlichen Fluß führen, hat der Staat anzulegen und zu unterhalten, insofern nicht ein Anderer zeitlich dazu verpflichtet war.

Wenn von einzelnen Gemeinden, Rittergutsbesitzern u. s. w. der kunstmäßige Ausbau von Communicationswegen beschlossen ist, so wird der Staat Beihilfe leisten durch unentgeltliche Untersuchung, Veranschlagung und Leitung der Bauten von Seiten der Baubeamten, sowie durch Erbauung und Unterhaltung der Brücken, sofern sie über 3' im Lichten breit sein müssen, und der herzustellenden Entwässerungsanstalten, welche einen künstlichen Bau erfordern. Verursacht die Instandsetzung eines wichtigen Communicationsweges bedeutende baare Kosten und sind die Interessenten nicht wohl im Stande, solche allein aufzubringen, so behält sich die Landesherrschaft vor, den Umständen nach eine außerordentliche Beihilfe aus der Staatscasse zu gewähren.⁶³⁾

In den sieben Fürstenthümern existiren Gesetze über die Wegebaupflicht nicht: in Schwarzburg-Rudolstadt und Schaumburg-Lippe.⁶⁴⁾ Dagegen verordnet

in Schwarzburg-Sondershausen

ein höchstes Rescript vom 23. October 1838 mit Gesetzeskraft, daß die durch die Ortschaften und von diesen nach anderen oder nach den Haupt- und Landstraßen führenden Fahrwege, wo die Nothwendigkeit es irgend gestattet oder wo es nach dem Erachten der Behörden und Sachverständigen für nöthig befunden werden sollte, in guten chausseeartigen Zustand gesetzt werden sollen. Die Pflicht zur Herstellung und Unterhaltung der Wege ist den Gemeinden aufgelegt.

Die Verpflichtung zur Abtretung des behuf Anlage von Chausseen erforderlichen Grund und Bodens und Baumaterials stellt das Expropriationsgesetz vom 3. April 1844 fest. Auf jedem nicht über 1½ Meilen von der Linie der anzulegenden Chaussee entfernten Grundstücke dürfen die erforderlichen Materialien abgefahren werden und diese werden nur dann vergütet, wenn der Eigenthümer glaubhaft nachweist, daß er dieselben zu eigenen Bauten bedürfe oder vor dem beschlossenen Bau der Chaussee während seiner Besitzzeit anderweit verkauft habe, oder wenn es sich um Brüche oder Gruben handelt, die

⁶³⁾ Dies ist in einem Gesetze vom 24. März 1862, die Abänderung einiger Bestimmungen der Wegebauordnung vom 14. Juni 1855 betreffend, ausgesprochen.

Es steht übrigens der Erlaß eines neuen Wegegesetzes für das ganze Herzogthum Anhalt in naher Aussicht.

⁶⁴⁾ Auch hier soll der Erlaß eines Wegegesetzes in naher Aussicht stehen.

schon im Gange sind, in welchen Fällen der laufende Preis bezahlt wird. Im Uebrigen dient zum Maßstab der Entschädigung für den entzogenen Gebrauch einer fruchttragenden Sache das Pachtgeld, welches für dieselbe zu erlangen gewesen sein würde.

Die Bezirksordnung vom 10. Juli 1857 führt unter den Bezirksangelegenheiten, welche der Bezirksauschuß vertritt, auf: „Anlagen, Meliorationen, Flußregulirungen und Bauten von Kunst- und Vicinalstraßen, welche das Interesse des ganzen Bezirks oder einer Mehrzahl von Gemeinden berühren“. Der Bezirksauschuß kann zur Erreichung dieser Zwecke die Bezirksangehörigen besteuern und Anleihen für den Bezirk machen.

Die Städteordnung de eod. d. verpflichtet die Stadtgemeinden zu allen Leistungen, welche das aus dem Gemeindegewerke abgeleitete Bedürfnis erfordert (darunter die zum öffentlichen Verkehr erforderlichen Wege, Brücken und Stege) und bestimmt, daß die Gemeinden zur Erfüllung dieser Verpflichtungen im Verwaltungswege vom Staate angehalten werden können. Im Weigerungsfalle können die Leistungen auf Kosten der Gemeinden angeordnet und die Kosten im Wege der Hilfspollstreckung eingezogen werden. Diese Bestimmung enthält auch die Landgemeindeordnung.

In den Reuß'schen Fürstenthümern

und zwar älterer Linie ist unterm 2. Januar 1856 eine Verordnung über die Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Wege erlassen, welche diese in 3 Classen theilt. I. Landstraßen, II. Orts- und Communicationswege, III. Feld- und Waldwege, die Oberaufsicht über das gesammte Wegebauwesen der Landesregierung unterstellt, die Wege erster Classe (Landstraßen), welche aus der Landstraßenbaucaße hergestellt und unterhalten werden, speciell namhaft macht und bestimmt, daß Grundstücke, welche zum Zweck des Landstraßenbaues erforderlich sind, unweigerlich abgetreten werden müssen gegen Erstattung des wahren, von drei Sachverständigen (einer vom Eigenthümer, der zweite von der Wegebauinspection, der dritte von der Justizbehörde des betreffenden Orts aufzustellen) zu schätzenden Werthes. Gegen den desfalligen Bescheid der Justizbehörde steht nur ein Recurs an die Landesregierung zu. Als Wege zweiter Classe (Orts- und Communicationswege) sind alle diejenigen Verbindungswege zu betrachten, welche nicht zu den namhaft gemachten Landstraßen gehören; deren Bau und Unterhaltung liegt auf die Länge der betreffenden Flur den Gemeinden allein ob und die Repartition geschieht nach den bezüglich der Aufbringung der Gemeindelaften bestehenden Einrichtungen. Auch zu diesen Wegen wird expropriirt, die Gemeindecasse ist Expropriant. Die Bewilligung von Beihilfen aus Landesmitteln tritt bei den Wegen zweiter Classe ausnahmsweise ein, namentlich wenn darauf Landfuhrwerk verwiesen werden muß. Diese Wege dürfen nicht unter 8 Ellen Kronenbreite und müssen, wo es nöthig ist, Seitengräben haben. Die Wege dritter Classe (Feld- und Waldwege), welche nur zum Zwecke der Bestellung und Benugung von Grundstücken bestehen, sind von allen denjenigen Ortschaften zu unterhalten, welche diese Wege zur Benugung und Bewirthschaftung ihrer Grundstücke bedürfen.

Reuß jüngere Linie hat im Jahre 1829 für den Landestheil Gera eine Verordnung erlassen, wonach bei allen Kunststraßen die anliegenden Ortsgemeinden die Pflicht haben, die durch die Orte selbst laufenden Strecken jährlich mit dem nothwendigen Beschotterungsmaterial zu erhalten oder wenigstens für dieselben anfahren zu lassen. Ähnliche Bestimmungen bestehen für die damals noch getrennt gewesenen Landestheile Schleiz und Lobenstein-Gbersdorf.

Im Jahre 1856 erschien (bei der Aussicht auf den Bau der Weissenfels-Geraer Eisenbahn) ein Expropriationsgesetz für die Eigenthumsabtretungen bei Anlage von Eisenbahnen, sowie ein Gesetz, die Enteignung für baupolizeiliche Zwecke betreffend. Jenes wie dieses werden über den ursprünglichen Zweck hinaus angewendet, ersteres z. B. bei Wasserregulirungen, letzteres bei Anlage, Erweiterung und Geradelegung von Straßen und öffentlichen Plätzen.

In Lippe (Detmold)

werden unterschieden Landstraßen (Staatschauffeen), Communicationswege (welche nicht dem großen allgemeinen Verkehr angewiesen sind, sondern vorzugsweise zur Verbindung der Ortschaften unter sich oder mit den Hauptstraßen dienen), Vicinal- oder Nachbarnfahrwege (welche die Verbindung der einzelnen Gehöfte unter sich oder die An- und Abfuhr zu und von den Grundstücken der Landwirthe bezwecken) und Dorfwege (welche nur dem Verkehr im Innern der Ortschaften dienen). Die ersteren werden vom Staate gebaut und unterhalten. Ueber den Bau der Communalwege ist unterm 28. Februar 1843 eine Verordnung erschienen, wonach solcher den Stadt- und Amtsgemeinden obliegt. Die Vicinalwege sind von den Grundbesitzern, welche sich ihrer bedienen, und die Dorfwege von den Dorfschaften zu erhalten. Ob ein Communalweg anzulegen oder zu unterhalten sei, sowie über die Beitragspflicht dazu, entscheidet die Administrativbehörde event. die Regierung. Jede Stadt- oder Amtsgemeinde ist verpflichtet, die in ihrem Bereich liegenden Communalwege nach und nach in fahrbaren und, wo es die Umstände gestatten, in chausséemäßigen Stand zu setzen und darin zu erhalten. Die Magistrate mit den Stadtverordneten resp. die Gemeinderäthe in den Amtsgemeinden beschließen über die jährlich auszuführenden Bauten. Die Regierung hat diese Beschlüsse zu genehmigen und die Ausführung durch die Wegebaubehörde controliren zu lassen. Die Kosten sind in den Städten sowohl als in den Amtsgemeinden aus der Gemeindecasse zu bestreiten, bei letzteren wird nach dem Contributionsfuß repartirt und es ist bis zur erfolgten Instandsetzung sämmtlicher Communalwege (wenn nicht mehr beschlossen wird) mindestens ein Contributionsimpulum jährlich aufzuwenden.

Die Erdarbeiten, das Anfahren von Steinen u. s. w. kann auch durch Dienste verrichtet werden, wenn es von den Gemeindeorganen beschlossen wird, jedoch können die Pflichtigen statt der Naturalleistung den auf sie repartirten Geldbeitrag entrichten.

Ueber die Enteignung von Grund und Boden und Material zu Chausséebauten bestimmt schon eine Verordnung vom 12. Juni 1804, welche in der obgedachten Verordnung auch auf Communalwege ausgedehnt ist. Die Abtretung muß unbedingt stattfinden (es sei denn, daß bei Materialien der Eigenthümer solche selbst zu eigenen Bauten unumgänglich nöthig hat). Die Entschädigung wird durch 2 Sachverständige (von der Wegebauinspektion resp. dem zu Entschädigenden vorzuschlagen), welchen die Obrigkeit nach Befinden, noch einen beifügen kann, festgesetzt nach dem wahren Werth (auch Gail- und Culturlasten und Befriedigungen sind in Betracht zu ziehen), resp. bei Materialien (ercl. Holz, wobei der wahre Werth anzusprechen) nach dem Ermessen der Obrigkeit entweder nach den Kosten, welche die Herstellung des vorigen nupbaren Zustandes erfordert und der bis dahin entbehrten Nutzung, oder in dem, was das dadurch vergrabene Terrain weniger werth geworden ist, es sei denn, daß der Eigenthümer wirklich Gelegenheit hat und solche nachweist, diese Materialien zu verkaufen, in welchem Falle der Verkaufswerth zu ver-

güten ist. — Bei Gemeinheiten wird nur die Weide vergütet oder die Herstellung des früheren Zustandes. — Der Weg Rechtens ist gänzlich ausgeschlossen.

In Waldeck und Pyrmont

bestimmt das Gesetz vom 25. October 1864 den Vicinal- und Communalwegebau betreffend, daß künftig außer den Staatsstraßen nur Vicinal- und Communalwege als öffentliche Wege gebaut werden sollen. Vicinalwege dienen zur Verbindung einzelner Ortschaften unter sich oder mit Staats- oder anderen Vicinalwegerichtungen, Communalwege bloß oder hauptsächlich zum Gebrauch für den betreffenden Ort.

Jede Gemeinde ist zum Bau und zur Unterhaltung der durch ihre Gemarkung führenden Vicinal- und Communalwege verpflichtet, beim Bau der Vicinalwege kann hiervon nur in besonderen, eine Ausnahme rechtfertigenden Fällen abgewichen werden. Der Kreisvorstand stellt nach Anhörung der betreffenden Gemeinden das Betheilungsverhältniß fest und ist befugt, im Fall einer ungerechtfertigten Zögerung einer Gemeinde in Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten, die Baukosten aus der Kreiscasse vorzuschießen, den Betrag auf Kosten der Gemeinde aus der Gemeindecasse wieder einzuziehen und den Bau selbst zur Ausführung zu bringen. Die Arbeiten werden in der Regel accordweise für Geld ausgeführt; ausnahmsweise kann der Kreisvorstand die Verrichtung durch Gemeindedienste zulassen.

Die Vicinalwege werden mit einer Steinbahn versehen und nöthigenfalls mit Seitengräben; Minimum der Breite 20' rheinl., davon 10' Steinbahn, je 5' für die beiden Fußwege (Bankettes). Den Bauplan bearbeiten der betr. Kreisrath und Kreisbaubeamte gemeinschaftlich nach der dem Gesetze beigelegten Instruction und legen ihn dem Kreisvorstand zur Berathung und Beschlußfassung und dann der Regierung zur Genehmigung vor.

Der Bau der Communalwege ist von den örtlichen Zwecken, sowie von der Terrainbeschaffenheit abhängig. Die desfalligen Anträge der Gemeinden werden vom Kreisvorstande unter Zuziehung des Kreisbaumeisters festgestellt und unter des Letzteren technischer Leitung ausgeführt.

Im Reichsland Elsaß-Lothringen

gilt das französische Recht, welches die Straßen nach der Unterhaltungspflicht in Staats-, Departements- (Bezirks-) und Vicinalstraßen (*grandes routes, routes départementales et chemins vicinaux*) eintheilt.

Die Departementsstraßen zerfallen wiederum in zwei Classen:

1^{ère} classe, welche vom ganzen Departement,

2^{de} classe, welche von einem oder mehreren Bezirken

gebaut und unterhalten werden.

Im Allgemeinen unterscheidet man zwischen Landstraßen und Vicinalwegen. Das Vicinalwegewesen erhielt erst 1836 eine ernste Organisation und sichere Grundlage. Das Gesetz vom 21. Mai 1836 theilt die Vicinalwege in zwei Classen: Hauptcommunicationswege und gewöhnliche Vicinalwege. Die ersteren wurden vom Generalrathe nach den Ansichten der Municipal- und Arrondissementsräthe classificirt, die letzteren durch einfache Verordnungen des Präfecten, aber stets nach Begutachtung durch die Municipalräthe.

Zwischen beide ist in Folge der Auslegung des Art. 10 des gedachten Gesetzes⁶⁵⁾ noch eine dritte Kategorie eingeschoben: die mittleren Communicationswege oder Wege des gemeinsamen Interesses (Communal- oder Gemeindewege).

Reichen die gewöhnlichen Gemeindebeiträge nicht aus, so wird zur Unterhaltung der Vicinalwege entweder eine Naturalleistung bis zum Maximum von 3 Arbeitstagen oder bis 5 Centimes Zuschlag auf die directen Steuern ausgeschrieben. Die Leistung bezieht sich auf jeden Einwohner als Haupt einer Familie oder eines Geschäfts: 1) für seine Person und jedes männliche gesunde Individuum von 18—60 Jahren, das der Familie angehört oder ihr dient und in der Gemeinde wohnt; 2) für jeden bespannbaren Karren oder Wagen oder für jedes Last-, Zug- und Reithier im Dienste der Familie oder des Geschäfts in der Gemeinde. Die Leistung kann in Geld umgewandelt werden nach einem Sage, welchen der Gemeinderath jährlich für die Gemeindearbeitstage bestimmt und zwar nach den Vorschlägen des Arrondissementsraths.

Von den Arbeitstagen und den ausgeschriebenen Centimes sind $\frac{2}{3}$ für die großen Communicationswege bestimmt; außerdem können diese durch den Generalrath noch Subventionen erhalten, deren Vertheilung durch den Präfecten erfolgt und welcher dabei „auf die Hilfsquellen, Opfer und Bedürfnisse der Gemeinde Rücksicht zu nehmen hat“. Diese Subventionen sollen von den gewöhnlichen Centimesbeiträgen der Departements und den besonderen, jährlich durch den Generalrath ausgeschriebenen Centimes entnommen werden. Nur in außergewöhnlichen Fällen dürfen aus den Departementsgeldern Subventionen für die gewöhnlichen Vicinalwege bestritten werden. Außer den eben erwähnten Hilfsmitteln giebt es noch andere, welche unter gewissen Umständen theils zur Eröffnung und Anlage, theils zur Unterhaltung der Vicinalwege herangezogen werden. Für den ersteren Fall sind Concurrenzangebotungen oder aus der Initiative von Privaten, Gesellschaften oder Gemeinden hervorgegangene Darlehen anzuführen, welche aus freiwilligen Beiträgen oder auch nur durch Vorschüsse zurückzahlender Gelder mit oder ohne Zins beschafft werden; für den zweiten Fall giebt es Subventionen in Geld oder Naturalleistung, welche den Gruben-, Steinbruch-, Wald- und Fabrikbesitzern auferlegt sind, deren Geschäftsbetrieb eine fortlaufende oder zeitweise Verschlechterung der Wege mit sich bringt. Diese Subventionen werden ausschließlich für die verschlechterten Wege angewendet.

Während 30 Jahre hat sich nichts an den wesentlichen Grundlagen dieses Gesetzes vom 21. Mai 1836 geändert. Erst das Gesetz vom 18. Juli 1866, welches den Rahmen der Befugnisse der Generalräthe erweiterte, ertheilte den Letzteren das Recht, selbst die Einkünfte der departementalen Centimes zu vertheilen und zwar nicht bloß für die großen Communicationswege, sondern auch für die gewöhnlichen Vicinalwege. Das Gesetz über die Municipalräthe vom 24. Juli 1867 ermächtigte die letzteren, außergewöhnlich 3 Centimes auszuscheiden, die speciell für die gewöhnlichen Vicinalwege bestimmt waren, und das Finanzgesetz, welches das Budget von 1868 festsetzte, normirte das Maximum der Centimes, welche durch den Generalrath ausgeschrieben werden können, auf 7 (bis dahin überstieg dasselbe nie 5).⁶⁶⁾

⁶⁵⁾ „Wenn ein Vicinalweg mehrere Gemeinden angeht, so bezeichnet der Präfect auf Gutachten der Municipalräthe die Gemeinden, welche bei seiner Herstellung bezw. Unterhaltung sich zu betheiligen haben, und bestimmt das Verhältniß, nach welchem jede von ihnen beitragen muß“

⁶⁶⁾ Siehe den unten im zweiten Abschnitt Note 14 citirten Bericht Seite 152.

II.

Darlegung der in den einzelnen deutschen Staaten im Begebau erzielten Resultate.

Bei Erörterung der im Begebau erzielten Resultate können nur solche Wege in Betracht kommen, welche in einen, für beladenes Fuhrwerk zu allen Zeiten passirbaren Zustand gesetzt worden sind.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß ein solcher Zustand bei nur einigermaßen regem Verkehr ohne versteinerte Fahrbahn selten erreicht und noch seltener erhalten werden kann.

Mögen Vortlichkeit und Bedürfnis mannigfach die Chauffirung von Communicationswegen zur Zeit nicht erfordern, die Entwicklung des Verkehrswesens drängt doch mehr und mehr zu dieser weitauß zweckmäßigsten und dauerhaftesten Art des Ausbaues derselben, und es läßt sich heute von erzielten Resultaten im Begebau füglich nicht mehr reden, ohne dabei kunstgerecht mit versteinter Fahrbahn ausgebaute Wege vorauszusetzen.

Wir werden, dieser Auffassung entsprechend, in Nachstehendem die mehr oder minder günstige Lage der einzelnen Deutschen Staaten im Begebau dadurch ausdrücken, daß wir nach zuverlässigen Quellen das Verhältniß der Längenmeilenzahl der chauffeemäßig ausgebauten Wege zu der Quadratmeilenzahl des betreffenden Landes angeben. *)

Im Königreich Preußen

umfaßte zu Anfang des Jahres 1870 das Staatschauffeeneß in den acht alten Provinzen 1904 Meilen. Die Länge der nicht der Unterhaltung des Staats unterliegenden, von Kreiscorporationen, Gemeinden und Actienvereinen mit Hilfe von Staatsprämien chauffeemäßig ausgebauten Straßen betrug 2661,4 Meilen und zwar: ¹⁾

I. Provinzial- und Bezirksstraßen		
in der Provinz Pommern	35,7	Meilen
" " " Posen	249,1	"
" " " Westphalen	30,9	"
" " Rheinprovinz	506,3	"

Summa I. 822,0 Meilen.

*) Durchgehendß nach geographischen Meilen = 0,9850 Preuß. = 0,9893 Metermeilen. Eine Preußische Meile = 0,9957 Metermeilen, eine Metermeile = 1,0108 geographische Meilen.

¹⁾ Anlage X des bei R. v. Decker in Berlin als Manuscript gedruckten Verwaltungsberichts des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Jahre 1867 bis 1869.

II. Kreis-, Communal-, Actien-, und Privatchauffeen

in der Provinz	Preußen	392,5 Meilen
" " "	Brandenburg	283,4 "
" " "	Pommern	153,1 "
" " "	Posen	35,9 "
" " "	Schlesien	341,8 "
" " "	Sachsen	250,8 "
" " "	Westphalen	274,0 "
" " "	Rheinprovinz	96,1 "
Summa II.		1827,6 Meilen.

III. Bergwerksstraßen

in der Provinz	Schlesien	8,0 Meilen
" " "	Sachsen	2,2 "
" " "	Westphalen	1,1 "
" " "	Rheinprovinz	0,5 "
Summa III.		11,8 Meilen.

Ueberhaupt 2661,8 Meilen.

Die alten Provinzen (einschließlich des Zahdegebiets und Hohenzollern) umfassen an geographischen Quadratmeilen:

die Provinz	Preußen	1179,027 □Meilen
" "	Posen	525,444 "
" "	Brandenburg	724,398 "
" "	Pommern	574,832 "
" "	Schlesien	731,197 "
" "	Sachsen	458,300 "
" "	Westphalen	366,628 "
" "	die Rheinprovinz	490,110 "
" "	Hohenzollern	21,150 "
" "	das Zahdegebiet	0,250 "

Ueberhaupt 5071,336 □Meilen.

Es kommen also auf 5071,3 □Meilen in den acht alten Provinzen 4565,4 Preuß. oder 4634,9 geographische Längenmeilen Chauffee, mithin auf die □Meile 0,914 geograph. Meilen Chauffee.²⁾

In den einverleibten neuen Provinzen:

Hessen-Raffau	zu	286,003 □Meilen
Hannover	"	698,722 "
Schleswig-Holstein	"	317,000 "
Lauenburg	"	19,000 "

zusammen 1320,725 □Meilen

²⁾ Diese vertheilen sich sehr ungleich auf die einzelnen Provinzen. Die Rheinprovinz incl. Hohenzollern und die Provinz Westphalen haben viermal so viel Chauffeen auf die Quadratmeile, als die Provinz Preußen (diese etwa 0,4, jene etwa 1,6 Meilen).

bestanden zu Anfang des Jahres 1870 an ausgebauten Staatschauffeen 926 Meilen und an völlig kunstmäßig ausgebauten Wegen, welche nicht vom Staate, sondern von Gemeinden oder Begeverbänden unterhalten werden (wie namentlich in Hannover die Landstraßen und in Schleswig-Holstein die Landstraßen zweiter Classe) 692 Meilen, wovon

auf Hessen-Nassau	239 Meilen
„ Hannover	361 „
„ Schleswig-Holstein	92 „

kommen,³⁾ so daß in den neuen Provinzen überhaupt 1618 Meilen Chaussee, mithin 1,225 Meilen auf die □Meile existiren.

Die Richtigkeit dieser officiellen Angaben scheint nicht ganz zweifellos zu sein, wenigstens giebt der Regierungsrath Mez in Cassel aus amtlichen Quellen⁴⁾ den Bestand im Regierungsbezirk Cassel (185,21 □Meilen) auf

198,12 Meilen Staatsstraßen,
621,33 „ Vicinalwege

an und bemerkt, daß von diesen Landwegen im Jahre 1868 bereits 581,17 Meilen chauffeemäßig ausgebaut, die übrigen 40 Meilen aber im Ausbau begriffen waren. Es kämen danach im Regierungsbezirk Cassel fast $4\frac{1}{2}$ Meilen chauffeemäßig ausgebauter Wege auf die □Meile, weit mehr denn doppelt so viel, als in demjenigen Regierungsbezirk der alten Provinzen, welcher das günstigste Verhältniß hat (Köln).⁵⁾

Auch besaß das Herzogthum Nassau bereits im Jahre 1862⁶⁾ an Chausseen und chauffirten Landstraßen 100,25 geogr. Längenmeilen. Später sind noch 13,9 Meilen chauffirte Verbindungsstraßen hinzugekommen und heute bestehen im Regierungsbezirk Wiesbaden (also Nassau, Frankfurt und oberhessische Districte im Umfange von 100,793 □Meilen) überhaupt 142,4 Längenmeilen Chausseen, so daß auf die ganze Provinz Hessen-Nassau-Frankfurt von 286,003 □Meilen überhaupt 961,85 Längenmeilen Chausseen fallen (3,363 Meilen pro □Meile).

Im Königreich Bayern

waren im Jahre 1870 vorhanden⁷⁾

	Staatsstraßen	Districtsstraßen
	Stunden	Stunden
in Oberbayern	478 $\frac{1}{2}$	885 $\frac{1}{2}$
„ Niederbayern	222 $\frac{1}{8}$	661 $\frac{7}{8}$
„ der Rheinpfalz	158 $\frac{1}{2}$	372 $\frac{3}{8}$
„ der Oberpfalz	214 $\frac{7}{8}$	468 $\frac{1}{8}$
„ Oberfranken	174 $\frac{3}{8}$	267 $\frac{6}{8}$
„ Mittelfranken	178	386

³⁾ Seite 60 des abgedachten Verwaltungsberichts.

⁴⁾ Statistische Beschreibung des Regierungsbezirks Cassel unter Benützung amtlicher Quellen bearbeitet vom Regierungsrath Mez. Cassel bei Th. Kay 1871. Seite 120.

⁵⁾ Ebendasselbst Seite 121.

⁶⁾ Otto Sartorius Beiträge zur Statistik des Herzogthums Nassau, gelegentlich der Wiesbadener Ausstellung von 1863 aus officiellen Material veröffentlicht.

⁷⁾ Autographirte „Statistik der Staats- und Districtsstraßen in Bayern nach dem Stande des Jahres 1870“.

in Unterfranken	169 $\frac{3}{8}$	348 $\frac{5}{8}$
„ Schwaben	257 $\frac{7}{8}$	219 $\frac{3}{8}$
überhaupt:	1854	3608 $\frac{6}{8}$.

Hiervon sind indeß nur die Staatsstraßen chauffirt. Auf den, der Verwaltung der Bezirksamtänner unterstellten Districtsstraßen giebt es zwar auch chauffirte Strecken, dieselben sind aber sehr geringfügig und nirgend amtlich zusammengestellt. Die Gemeinde- und Vicinalwege sind nicht chauffirt.

Bayern hat 1377,78 geographische □Meilen Flächengehalt, also nur etwas über 1 $\frac{1}{3}$ Begestunden (oder 0,67 geographische Meilen Chauffee) auf die □Meile.⁸⁾

Im Königreich Sachsen

existirten zu Anfang des Jahres 1870 an „Chausséen“ 405,759 Meilen (à 7500 Meter) und an „nichtchauffirten fisciatischen (d. i. aus Straßenbaufonds unterhaltenen) Straßen“ 84,723 Meilen.

Diese Eintheilung der fisciatischen Straßen stammt aus älterer Zeit und hat nicht mehr die dem Namen entsprechende Bedeutung; die nicht chauffirten fisciatischen Straßen sind inzwischen fast sämmtlich chauffeemäßig ausgebaut (wenn auch nicht so breit als die Chausséen und nicht so intensiv unterhalten, als diese), und der charakteristische Unterschied besteht heute im Wesentlichen darin, daß auf den „Chausséen“, nicht aber auf den „nicht chauffirten fisciatischen Straßen“ Chauffeegeld erhoben wird.

Eine Zusammenstellung der nicht fisciatischen Wege existirt nicht; sie sind meist nicht chauffirt, doch finden sich auch chauffirte Strecken, namentlich in den Reichbildern der größeren Städte und es ist nach den eingezogenen Erkundigungen anzunehmen, daß hier etwa ebenso viel Strecken chauffeemäßig ausgebaut sind, als von den 84,723 Meilen „nicht chauffirter fisciatischer Straßen“ noch des Ausbaues harren, so daß das Königreich Sachsen auf seine 273,07 □Meilen 490,482 Metermeilen oder 495,779 geogr. Meilen Chausséen also 1,816 Meilen Chauffee auf die □Meile hat.

Im Königreich Württemberg

beträgt die Länge der ganz oder theilweise vom Staat unterhaltenen und deshalb der Ministerialabtheilung für Straßen- und Wasserbau zur Verwaltung unterstellten, kunstmäßig ausgebauten Straßen 909 Stunden und 474 Ruthen (die Stunde zu 1300 Württembergischen Ruthen à 10 Fuß gerechnet).

Davon sind Staatsstraßen 718 Stunden, 816 Ruthen,

Vicinalstraßen 190 „ 958 „

was auf 354 □Meilen 456,5 geogr. Meilen Chauffee (pro □Meile 1,289 Meilen) beträgt.⁹⁾

Außerdem giebt es im Königreich Württemberg eine große Zahl chauffirter Vicinalwege, welche der Aufsicht der Straßenbaubehörden nicht unterliegen und nirgend amtlich zusammengestellt sind, auch ohne vorausgegangene specielle und bezirksweise Ermittlung

⁸⁾ Bär a. a. D. (I. Note 40) giebt Seite 501 1,33 badische Stunden an, was nach Seite XVIII des Vorworts 0,8 geographische Meilen Chauffee auf die □Meile betragen würde.

⁹⁾ Bär a. a. D. giebt S. 501 in der Note gleichfalls 719 Stunden Landstraßen und 191 Stunden wichtige, mit Staatsbeiträgen unterhaltene Vicinalstraßen an.

nicht angegeben werden können. Das Königl. Statistisch-topographische Bureau ist der Ansicht, daß die Länge dieser Straßen etwa 2500 Stunden betragen möge.

Nehmen wir danach die Länge der sämtlichen chaussirten Wege zu 3400 Stunden an, so würde Württemberg auf seinen 354 □Meilen 1706,6 geograph. Längenmeilen Chaussée — 4,82 Meilen pro □Meile — haben.

Das Großherzogthum Baden

hatte im Jahre 1870 an chaussirten Landstraßen:

im Kreise Mosbach	auf 39,481 □Meilen	114 Wegstunden
" " Heidelberg	" 17,647	" 52 "
" " Mannheim	" 8,370	" 25 "
" " Karlsruhe	" 27,836	" 84 "
" " Baden	" 19,050	" 48 "
" " Offenburg	" 29,037	" 84 "
" " Freiburg	" 39,841	" 103 "
" " Billingen	" 19,437	" 43 "
" " Lörrach	" 17,502	" 60 "
" " Waldshut	" 22,563	" 72 "
" " Konstanz	" 33,977	" 82 "

überhaupt auf 274,741 □Meilen 767 Wegstunden,

also 2,79 Wegstunden oder (die Badische Wegstunde = 0,6 geographische Meilen) 1,674 Meilen chaussirte Landstraßen auf die □Meile.

Außerdem sind in Baden 1244,19 Stunden wichtigere Vicinal- oder Gemeindestraßen vorhanden, von denen der größte Theil chausséemäßig hergestellt ist. — Die Summe der guten Verkehrsstraßen beträgt daher im Ganzen 2011,19 Stunden, wovon 7,32 Stunden oder 4,392 geographische Meilen auf die □Meile kommen.¹⁰⁾

Das Großherzogthum Hessen

hatte im Jahre 1870 an Kunststraßen:¹¹⁾

in der Provinz Starkenburg	von 54,865 □Meilen	247940 Klafter
" " " Oberhessen	" 59,772	" 264831 "
" " " Rheinhessen	" 25,009	" 212924 "

überhaupt auf 139,646 □Meilen 725695 Klafter

oder 362,848 Wegstunden à 2000 Klafter = 244,487 geographische Meilen, mithin 1,75 Meilen Chaussée auf die □Meile, wovon auf Rheinhessen 2,868 Meilen Chaussée auf die □Meile kommen.

Hierbei ist noch zu bemerken, daß von den 1026 Ortschaften des Großherzogthums 395 (also 38,5 Procent) von Chausséeen durchzogen oder berührt werden.

¹⁰⁾ Vär a. a. O. Seite 500.

¹¹⁾ Köhler Statistik der Kunststraßen im Großherzogthum Hessen, in den Beiträgen zur Statistik des Großherzogthums, welche die Centralstelle für die Landesstatistik im Verlag der Jonghaus'schen Hofbuchhandlung zu Darmstadt herausgibt. Band XII. von 1871 Seite 19 ff.

Das Großherzogthum Oldenburg

besteht aus dem

Herzogthum Oldenburg	zu	98,44	□Meilen
Fürstenthum Lüneburg	"	6,68	"
" Birkenfeld	"	9,13	"
1866 erworbene Gebiete	"	2,00	"

überhaupt 116,25 □Meilen.

Im Herzogthum Oldenburg existiren gegenwärtig 92,54 Meilen fertig ausgebaute Chaussees, bis auf einige Meilen sämmtlich Staatsstraßen. Es kommen also auf die □Meile 0,94 Meilen Chaussees.

Die Gemeinden des Landes haben übrigens in den letzten Jahren ebenfalls angefangen, Hauptverkehrswege chausseemäßig auszubauen, wozu der Staat Beihilfen gewährt (in der Regel 20 Procent der Baukosten).

Das Großherzogthum Sachsen-Weimar

hatte im Jahre 1870 auf seinen 66,03 □Meilen an chausseemäßig ausgebauten Straßen $74\frac{2}{3}$ Meilen Staatsstraßen
 $143\frac{1}{3}$ " Communalstraßen
 also $217\frac{1}{3}$ Meilen im Ganzen und 3,3 Meilen auf die □Meile.

Die Mecklenburg'schen Großherzogthümer

und zwar in Mecklenburg-Schwerin zu 244,12 □Meilen waren nach dem Staatshandbuch von 1871, im Jahre 1870 an Kunststraßen dem Verkehr übergeben $184\frac{3}{8}$ Meilen à 2000 Ruthen rheinländisch oder 187,4 geographische Meilen, was auf die □Meile 0,768 Meilen Chaussee ausmacht.

Wie viel hiervon Staats- und resp. Communalstraßen, ist aus dem Staatshandbuch, welches übrigens die einzelnen Chaussees mit ihren Längenmeilen namentlich aufführt, nicht zu ersehen.

Mecklenburg-Strelitz hatte im Jahre 1870 auf seinen 49,49 □Meilen nach dem Staatskalender

im Herzogthum Strelitz Staatschaussees	36,750	Meilen
" " " Privatchaussees	2,167	"
im Fürstenthum Rügenburg Staatschaussees	6,116	"

Summa 45,033 Meilen

à 2000 Rth. rheinl. oder 45,72 geogr. Meilen, also 0,924 Längenmeilen Chaussee auf die □Meile.

Das Herzogthum Braunschweig

hatte am Schluß des Jahres 1868 auf seinen 67,022 □Meilen überhaupt (mit Ausschluß der Pflasterungen in den Städten) 521,68 geographische Längenmeilen regulirter Straßen und Wege und zwar

Im Kreise	Der Kreis hat		an regulirten Straßen und Wegen			Davon kommen
	an Areal	an Einwohnern	Staatsstraßen	Communalstraßen	Ueberrhaupt	auf die
	□ Meilen	Zählung 1867	L ä n g e n m e i l e n			
Braunschweig	9,863	82837	15,75	62,06	77,81	7,88
Wolfenbüttel	13,857	59454	13,97	95,03	109,00	7,86
Helmstedt	14,312	52023	16,18	93,13	109,37	7,64
Gandersheim	9,947	43430	13,50	56,35	69,85	7,02
Holzminde	10,422	42129	18,52	50,18	68,70	6,59
Blankenburg	8,621	22928	18,94	68,01	86,95	10,09
Summa	67,022	302801	96,86	424,82	521,68	7,80

Alle diese Wege sind gründlich in Stand gesetzt und zum größten Theile chauffirt. Wo nach den Terrain- und Verkehrsverhältnissen ein vollständig regulirtes Planum ausreichend erschien, ist dieses beibehalten und die Chauffirung einer späteren Zeit vorbehalten. Ebenso vertreten in einigen geeigneten Localitäten Grand- oder Kiesbahnen die Steinbahnen (gehauene Steine auf Packlager resp. Pflaster).

In den obigen 521,68 Längenmeilen Straßen und Wege finden sich

309,86 Meilen Steinchauffeen

17,60 „ Kieschauffeen

194,22 „ regulirtes Planum.

Es stellte sich danach am Schlusse des Jahres 1868 der Durchschnitt wie folgt:
ausgebaut überhaupt 7,786 Längenmeilen pro □ Meile,

daron mit versteinter Fahrbahn 4,89 Längenmeilen pro □ Meile.¹²⁾

Nach eingezogenen officiellen Nachrichten sind in den Jahren 1869 und 1870 weitere Straßenstrecken chauffirt resp. Wege ausgebaut, eine genaue Angabe läßt sich darüber aber nicht machen, da nur alle drei Jahre eine Inventur aufgenommen wird; indeß steht so viel fest, daß das Herzogthum gegenwärtig über 540 Längenmeilen Chauffeen und gründlich in Stand gesetzter Communicationswege hat und nur wenige Ortschaften existiren, welche nicht von chauffeemäßig ausgebauten Wegen berührt werden.

Das Herzogthum Sachsen-Meiningen

hatte im Jahre 1870 auf seinen 44,97 □ Meilen 198,45 Meilen mit versteinter Fahrbahn versehene und für Lastfuhrwerk passirbare Straßen, und zwar

32,60 Metermeilen Staatsstraßen

141,40 „ Gemeinde- (Vicinal-) Straßen

22,32 „ desgl. (vormalige Staatsstraßen)

196,32 Metermeilen oder 198,45 geograph. Meilen, also 4,41 Längenmeilen Chauffee auf die □ Meile.

¹²⁾ Mittheilungen aus dem Geschäftsbetriebe der Herzogl. Vaudirection zu Braunschweig. Braunschweig bei G. Westermann 1870.

Im Jahre 1864 hatten die Staatsstraßen eine Länge von 55,52 geographischen Meilen (54,92 Metermeilen). Durch die parallel laufende Eisenbahn und durch andere im Verkehr eingetretene Aenderungen haben manche derselben ihre frühere Bedeutung verloren und wurden in Rücksicht auf die seit dem Jahre 1867 nothwendig gewordenen Einschränkungen im Staatshaushalt den Gemeinden zur Unterhaltung überwiesen. Gegenwärtig beträgt die Länge der auf Staatskosten unterhaltenen Straßen 32,6 Metermeilen.

Im Herzogthum Sachsen-Altenburg

mit 24 □ Meilen existirten im Jahre 1870

47,4635 Metermeilen Staatschauffeen

8,4605 „ „ fiscalische chauffirte Landstraßen

Summa 55,9240 Metermeilen oder 56,53 geogr. Meilen, also 2,35 Längenmeilen Chauffee auf die □ Meile.

Außerdem giebt es gut gebaute und gut unterhaltene Communalwegestrecken, auch solche, welche ehemals Landstraßen waren; sie werden aber als chauffeemäßig ausgebaut nicht angesehen, obwohl sie mit verfeinerter Fahrbahn versehen sind. Die Längenausdehnung dieser Communicationswege beträgt annähernd 192 Meilen.

Im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha

mit 35,73 □ Meilen existirten im Jahre 1870 — 147 $\frac{1}{2}$ Meilen Chauffeen, mithin 4,12 Längenmeilen Chauffee pro □ Meile.

Davon kommen auf das Herzogthum Coburg mit 10 □ Meil. 61,088 Meilen chauffirte Straßen und Wege, und zwar

8,380 Meilen Staatsstraßen

7,150 „ „ Bezirksstraßen

45,558 „ „ Ortsverbindungswege,

also 6,11 Längenmeilen Chauffee auf die □ Meile. Außerdem sind noch 26,418 Meilen unchauffirte Ortsverbindungswege vorhanden, deren Ausbau allmählig erfolgt.

Auf das Herzogthum Gotha mit 25,73 □ Meilen kommen 86 $\frac{1}{4}$ Meilen Chauffee und zwar

49 $\frac{3}{4}$ Meilen Staatsstraßen

36 $\frac{1}{2}$ „ „ Communalwege

also 3,35 Meilen Chauffee auf die □ Meile.^{1a)} Hierin sind aber die chauffeemäßig ausgebauten Waldwege nicht einbegriffen.

Im Herzogthum Anhalt

mit 48,28 □ Meilen werden zur Zeit 126,31 Meilen à 2000 Ruth. = 128,23 geogr. Meilen chauffirte Straßen von der Herzogl. Bauverwaltung unterhalten. Es kommen mithin 2,66 Längenmeilen Chauffee auf die □ Meile.

Die chauffirten Strecken der Gemeindewege und Ortsstraßen sind amtlich nicht festgestellt.

^{1a)} von Wangenheim a. a. D. (I. Note 64) Seite 57.

Im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt

zu 17,58 □Meilen Flächengehalt sind an Staatschauffeen 38,51 Metermeilen (= 38,93 geogr. Meilen) vorhanden, also 2,21 Längenmeilen pro □Meile.

Es existiren aber außerdem chauffeemäßig ausgebaute Vicinalwege, welche von den Gemeinden unter Beihilfe des Staats erbaut und unterhalten werden und für deren Benutzung zum Theil auch Chauffeegeld erhoben wird. Diese Vicinalwege verbinden fast sämtliche Dörfer mit den Staatsstraßen; dieselben sind aber nicht sämmtlich genau gemessen und es läßt sich ihre Länge nur schätzen. Nach officieller Mittheilung wird die Längenausdehnung der chauffirten Vicinalwege beinahe die der Staatschauffeen erreichen.

In diesem Falle besäße das Fürstenthum über 4 Längenmeilen Chauffee pro □Meile.

Im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen

zu 15,63 □Meilen Flächengehalt bestehen gegenwärtig

Staatschauffeen	14,335 Metermeilen
	12,040 "
Communalchauffeen	11,180 Metermeilen
	10,355 "

überhaupt 47,910 Metermeilen

oder 48,426 geographische Meilen, mithin 3,1 Längenmeilen Chauffeen auf die □Meile.

Im Fürstenthum Waldeck und Pyrmont

zu 20,36 □Meil. existiren 26,8735 Meilen chauffirte Staatsstraßen, 2,8 Meilen chauffirte Kreiswege und etwa 22 Meilen chauffirte Vicinalwege, im Ganzen mithin etwa 51 Meilen, so daß auf die □Meile etwa 2½ Längenmeilen Chauffeen fallen.

In den Fürstenthümern Reuß

und zwar älterer Linie zu 6,8 □Meilen Flächengehalt finden sich 9,9 Längenmeilen staatsfiscalische Landstraßen und ca. 15 Meilen chauffirte Orts- und Communicationswege, also überhaupt etwa 25 Meilen Chauffeen, mithin ca. 3¾ Meilen Chauffeen auf die □Meile.

Aus dem Fürstenthum Reuß jüngerer Linie (15,06 □Meilen) liegen Nachrichten über den Chauffeebau nicht vor.

Im Fürstenthum Lippe

zu 20,6 □Meilen existiren zur Zeit an vollständig chauffirten (mit Packlager und Stein Schlag ausgebauten) Straßen

80125	Ruthen	Staatsstraßen (Landeschauffeen)
118106	"	Gemeindefstraßen
13801	"	Forststraßen
20415	"	Vicinal- und Dorfwege

232447 Ruthen rheinl. oder 116,2235 Preuß. Meilen = 118 geogr. Meilen, mithin 5,728 Längenmeilen Chauffee auf die □Meile.

Die angegebene Zahl der Vicinalwege rührt aus der letzten Aufnahme von 1865 her. Bloß planirte Wege sind in obigen Angaben überall nicht enthalten.

Die Staatschauffeen, welche das Land in 5 Straßenzügen durchschneiden, waren schon 1850 vollendet. Der Eifer der Landeseinwohner ist hinter dem energischen Vorgehen der Regierung nicht zurückgeblieben; die Mittel wuchsen mit der Erkenntniß der hohen Wichtigkeit guter Verkehrswege und so steht das Ländchen im Wegebau jetzt als ein Muster da.

Im Fürstenthum Schaumburg-Lippe

zu 8,05 □Meilen haben gegenwärtig die chaussirten Wege eine Länge von 16,6 Meilen und zwar ohne die verbindenden Straßen in den Städten, so daß etwas über 2 Längemeilen Chaussee auf die □Meile kommen.

Aus dem Reichsland Elsaß-Lothringen

sind nähere Nachrichten über die im Wegebau erzielten Resultate zur Zeit nicht zu erlangen. Es dürfte aber von Interesse sein, zu einer Vergleichung der deutschen Wegebauverhältnisse mit denen Frankreichs, hier Gelegenheit zu erhalten — umsomehr, als die letzteren in neuester Zeit so vielfach von sich haben reden machen.

Man wird sich erinnern, daß vor etwa 6 Jahren in Frankreich (wie in Deutschland) überall Klagen über Zurücksetzung des landwirthschaftlichen Gewerbes gegenüber dem Handel und der Industrie und mannigfache Wünsche laut wurden, welche auf eine günstigere Stellung des landwirthschaftlichen Gewerbes im Staate abzwacken.

Die Regierung des Kaisers Napoleon III., welche unbestritten außerordentlich viel für die Landwirtschaft in Frankreich gethan hat, beeilte sich, eine großartige Untersuchung (Enquête agricole) aller auf die Landwirtschaft bezüglichen Verhältnisse anzuordnen und in Ausführung zu bringen. Vier Jahre lang hat die ernannte Generalcommission verhandelt und untersucht; die von den französischen Landwirthen ausgesprochenen Wünsche füllen 40 Bände Druckschriften.

In dem Berichte, welchen der Minister für Landwirtschaft und Handel, Rouvet, über die Arbeiten der Generalcommission der Ackerbau-Enquête unterm 19. Mai 1870 an den Kaiser Napoleon erstattete, heißt es in Betreff der Communicationsmittel: „Das Gesetz vom 15. Juli 1868 über die Vicinalwege, die ins Budget aufgenommene Bewilligung zur Unterstützung der Ausführung von secundären Eisenbahnen, die mit den großen Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen neuen Uebereinkommen über die Vervollständigung neuer Eisenbahnstraßen, die in den Entwurf des Code rural aufgenommenen Bestimmungen über Land- und Feldwege hatten die Aufgabe der Commission, soweit sie die auf die Communicationsmittel bezüglichen Wünsche berührt, bedeutend vereinfacht. Sie hatte als Gegenstand der Prüfung nur die auf die Binnenschiffahrtsabgaben und auf die Eisenbahntarife sich beziehenden Reclamationen zurückbehalten.“

Den Zustand der Straßen und Wege schildert nun der Generalbericht, welchen der Generalcommissär der Enquête, F. de Monny de Mornay, an den Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten erstattet hat¹⁴⁾ in eingehender Weise. Wir entnehmen daraus das Nachstehende.

¹⁴⁾ Deutsch bearbeitet von Dr. M. Bauer, Dr. W. Rawack und Dr. Carl Nilly und von letzterem herausgegeben Berlin 1871 bei Wiegandt & Hempel.

Als Endresultat geht aus den verschiedenen Schriftstücken der Enquête in allgemeinsten Weise hervor, daß die Vervollständigung und Vervollendung der Gemeindewege und der Feldwege von wesent-

Die kaiserlichen Landstraßen (231 an der Zahl) haben eine Längenausdehnung von 87200 Kilom. (11752 geogr. Meilen — die 1080 Kilom. Landstraßen Corsikas sind hierin nicht begriffen). Die auszufüllenden Lücken betrugen am 1. Januar 1868 nur 793 Kilom. (106 geogr. Meilen), also waren zu dieser Zeit als vollständig hergestellt anzusehen 11646 geogr. Meilen kaiserliche Landstraßen.

Das Vicinalwegewesen erhielt erst, wie wir im ersten Abschnitt erörtert haben, im Jahre 1836 eine ernste Organisation; vorher sind kaum 30000 Kilom. Vicinalwege hergestellt. Im Jahre 1867 zählte man 3900 große Communicationswege in einer Längenausdehnung von 83220 Kilom. (11216 geographischen Meilen), wovon sich befanden:

72424	Kilom.	ausgebaut	(im Stadium der Unterhaltung)
2333	"	im Stadium der ersten	Steingrundlage
2807	"	"	" " Dammarbeiten (Planum)
5656	"	unausgebaut	(im Stadium des natürlichen Bodens),

also im Jahre 1868 als vollständig hergestellt anzusehen:

74757 Kilom. oder 10076 geogr. Meilen.

Die Gemeindewege (6896 an der Zahl) hatten am 1. Januar 1866 eine Längenausdehnung von 74656 Kilom. (10063 geogr. Meilen), wovon sich befanden:

42294	Kilom.	ausgeführt	(im Stadium der Unterhaltung)
5040	"	im Stadium der ersten	Steingrundlage
7699	"	"	" " Dammarbeiten
19623	"	"	" " des natürlichen Bodens.

In einer Mittheilung vom 18. August 1867 giebt der Minister des Innern die Strecke der damals ausgeführten Gemeindewege auf 49000 Kilom. (6604 geographische Meilen) an.

Die gewöhnlichen Vicinalwege haben eine Ausdehnung von 354000 Kilom. (47713 geogr. Meilen), davon waren im Jahre 1868

118000	Kilom.	im Stadium der Unterhaltung
68000	"	" " Beginn der Arbeiten
168000	"	" " Stadium des natürlichen Bodens.

Hiernach hatte Frankreich auf seinen 9589 geograph. □Meilen¹⁵⁾ im Jahre 1868 an chaussirten Straßen und Wegen

11646	Meilen	kaiserliche Landstraßen
10076	"	große Communicationswege

licher Wichtigkeit sei und daß man deshalb für diese secundären Wege, die bis jetzt für die wichtigeren Straßen ausgeworfenen Summen mit verwenden solle. Im Anschluß hieran ließ sich allgemein der Wunsch hören, daß die Classification aller Verkehrswege von Grund aus geändert werden möge in der Art, daß die Wege, welche als Departementstraßen gelten, in die Zahl der kaiserlichen Landstraßen aufgenommen, die großen Communicationswege zu Departementstraßen und endlich die Feldwege im eigentlichen Sinne als Vicinalwege classificirt werden möchten.

¹⁵⁾ Ohne Corsika, Nizza und Savoyen. Eine geogr. □Meile = 5486,962 Hectaren. Ritters geographisch-statistisches Verikon.

6604 Meilen Communalwege
15904 „ gewöhnliche Vicinalwege

44230 Meilen überhaupt,

mithin 4,613 Längenmeilen Chaussees auf die □Meile.¹⁶⁾

J. Faucher giebt in der Vierteljahrsschrift für Volkswirthschaft und Culturgeschichte von 1869 I. Seite 179, eine vergleichende Zusammenstellung der Verkehrsmittel verschiedener europäischer Länder. Nach dieser kommen an Meilen gebauter Landstraßen und gebauter Vicinalwege auf die □Meile¹⁷⁾

in Frankreich	Landstraßen	1,18	Vicinalwege	3,66	überhaupt	4,84
„ Belgien	„	1,76	„	4,38	„	5,14
„ England	„	0,91	„	3,81	„	4,72
„ Spanien	„	0,22	„	0,00	„	0,22
„ Oesterreich	„	1,06	„	0,00	„	1,06
„ Rußland	„	0,01	„	0,00	„	0,01
„ Preußen	„	0,94	„	0,04	„	0,98
„ Baden	„	1,49	„	2,69	„	4,18
Wir fügen hinzu:						
in Braunschweig ¹⁸⁾	„	1,45	„	6,34	„	7,79

¹⁶⁾ Das an Gründlichkeit und Wahrheitsliebe gewöhnte Deutsche Auge mag diesmal den französischen Zahlen trauen.

¹⁷⁾ Unter gebauten oder construirten Vicinalwegen sind hier Wege zu verstehen, bei deren Herstellung Lehm oder Thon nebst Kies oder Schlacke verwandt worden (S. 167). Frankreich ist aufgeführt mit 11695 Meilen Landstraßen (Staats- und Departementalchaussees) und 36180 Meilen construirter Vicinalwege (neben welchen 33750 Meilen sich noch in rohem Zustande befinden). — Die österreichischen Provinzial- und Privatchaussees (9210 Meilen) sind zum größten Theile von besserer Construction, als die französischen und englischen Vicinalwege; die Staatschaussees zeigen aber einen hohen Grad von Vollendung. Der Zustand der Kunststraßen in Preußen (4990 Meilen) läßt in der östlichen Landeshälfte viel zu wünschen übrig und erträgt kaum einen Vergleich mit den süddeutschen und österreichischen Kunststraßen. Daneben giebt es ein sehr beschränktes Maß von Sand- und Lehmchaussees, welche ebenfalls den Vergleich mit den englischen und französischen Vicinalwegen nicht aushalten. — Das übertriebene Lob der Wegeverhältnisse von Bayern, Württemberg, Baden und Hessen (Seite 172) ist nach den obigen officiellen Nachrichten auf das richtige Maß zurückzuführen; ebenso von Sachsen (Seite 178); was dagegen die Wegeverhältnisse in den kleinen Staaten anbelangt („welche in Allem hinter dem preussischen Durchschnitte zurückstehen, jeder das Bild der Weglosigkeit, welches die ihm benachbarten preussischen Landestheile darbieten, gleichsam in unfertiger Ausführung fortsetzend“), (1) so ist der geehrte Herr mit erschrecklich unrichtigen Nachrichten bedient worden.

¹⁸⁾ In dem Sinne wie bei Baden: gründlich in Stand gesetzte, zum größten Theile chaussirte Straßen und Wege (vergl. Bär a. a. D. Seite 500).

III.

Prüfung der Frage: ob und eventuell in welcher Weise auf den Erlaß allgemeiner gesetzlicher Bestimmungen über den Wegebau hinzuwirken sei?

Wir werden uns zunächst mit dem Antrage des Referenten für die Wegebaufrage im dritten Congreß Norddeutscher Landwirthe:

„Der Congreß wolle erklären: Die Regelung und einheitliche Gestaltung der Gesetzgebung, betreffend den Wegebau im Bereich des Norddeutschen Bundes ist ein dringendes Bedürfniß.“

zu befassen haben.

Ohne Zweifel ist dieser Antrag aus dem tiefgefühlten Bedürfniß nach endlicher Reform der Webebaugesetzgebung im Königreich Preußen hervorgegangen. Wie weit diese zurückgeblieben hinter dem gewaltigen Aufschwunge des Handels, der Industrie und des Landbaues, einen wie seltsamen Contrast sie bildet zu dem ungeheuren Bedürfniß der Landeseinwohner nach guten Verkehrsmitteln, das ist allgemein anerkannt.¹⁾

Die völlig unzulänglichen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts, die zahllosen oft unklaren, oft einander widersprechenden, oft gänzlich veralteten Particularrechte, die diesen häufig entgegensehenden, aber in ihrem Werth und ihrer Geltung meist zweifelhaften Observanzen haben einen Zustand unerträglicher Unsicherheit²⁾ erzeugt, und es hat uns nicht Wunder genommen zu erfahren, daß die Gerichte eines und desselben Kreises oft über denselben Gegenstand abweichende Rechtsprüche gegeben haben, daß klare Maße über die Frage, wer bei Anlegung eines neuen Weges eigentlich der Pflichtige sei, selten zu finden ist, und daß der Eifer der Behörden erlahmt an den Einflüssen dieser Unsicherheit im Rechtspunkte auf die an sich schon widerspenstigen Pflichtigen. Dazu kommt noch, daß diese sich oft mit Recht über das Mißverhältniß der Anforderungen zu der Leistungsfähigkeit, über die völlig ungeeignete Vertheilung der Lasten³⁾ u. s. w. zu beklagen

¹⁾ Vergl. die im ersten Abschnitt in Note 1 gedachten Motive und das sehr bemerkenswerthe Referat des Generallandschaftsraths Richter-Schreitlaack an das Königl. Landes-Oekonomicollegium XV. Sitzungsperiode (Februar 1870) Heft Nr. 1 S. 22.

²⁾ „Der bestehende Rechtszustand ist in einer Weise ein unsicherer geworden, wie es ohne Analogie in den Preussischen Rechtsverhältnissen ist“ heißt es in den vorgedachten Motiven der Königl. Staatsregierung, siehe auch v. Rönne a. a. O. S. 626.

³⁾ z. B. wo der Grundbesitzer die Wegestrecke längs seines Ackers unterhalten soll, wo eine einzelne Verpflichtung nach Länge und Breite des Weges getheilt werden soll, was begreiflicherweise jeden ordnungsmäßigen Wegebau unmöglich macht.

haben. Die Fälle, wo es dem Eifer besonders befähigter Verwaltungsbeamten gelingt, die Widerspenstigkeit der Pflichtigen durch die Erkenntniß der hohen Wichtigkeit der Sache für das eigene Interesse zu brechen, gehören zu den Ausnahmen.

Anläufe zur Besserung dieser Zustände, an deren übermäßiger Dauer die länger als ein halbes Jahrhundert genährte, aber stets unerfüllt gebliebene Erwartung einer allgemeinen Wegeordnung einen großen Theil der Schuld trägt, sind mannigfach gemacht worden, besonders nachdem der Entwurf der Staatsregierung zu einer Allgemeinen Wegeordnung im Jahre 1865 gescheitert war. Wir haben bereits erwähnt, wie damals der Handelsminister die Königlichen Regierungen anwies, den Wegebau in ihren Bezirken möglichst zu fördern, die Pflichtigen, die Nachbarn, die Kreise zu wirksamer Thätigkeit und Hilfe anzuregen, eventuell mit Reglements vorzugehen, nothwendige Wegebauten auf Kosten Derer anzuordnen, welche dazu durch interimistische Entscheidungen der Verwaltungsbehörden für verpflichtet erklärt werden, und denselben zu überlassen, im ordentlichen Rechtswege ihre Widersprüche dagegen zur Geltung zu bringen.⁴⁾ Wesentliche Erfolge sind indeß auf diesem Wege nicht erzielt worden, woran wohl die mangelnde rechtliche Basis Schuld sein mag.

Häufig hat das Bedürfniß die Betheiligten zur Selbsthilfe gedrängt: Ständische Corporationen oder Gemeinden oder Actienvereine haben mit Staatsprämien oder provinzieller resp. Kreis-Bauhilfe Chausseebauten ausgeführt, auch haben einzelne Kreise hierin sehr Anerkennenswerthes geleistet, im Großen und Ganzen haben aber diese Bauten keinen erheblichen Umfang gewonnen, und wo man besonders energisch vorzugehen beabsichtigte, scheiterte man an den großen Schwierigkeiten, welche die Herbeischaffung der Mittel darbot.⁵⁾

Es ist vorauszusehen, daß das Bedürfniß der Landeseinwohner nach guten Verkehrswegen mit weiterer Entwicklung des Eisenbahnwesens stets wachsen wird; denn Alles verlangt nach Anschluß an die großen Verkehrsstraßen, um nicht beiseit liegen zu bleiben. Aber auch die Schwierigkeiten, diesen Bedürfnissen ohne rechtliche Basis, lediglich im Wege der freiwilligen Selbsthilfe der Betheiligten vorzukommen, werden mit dem wachsenden Bedürfniß Schritt halten, und es dürfte unter diesem Gesichtspunkte wohl zu beklagen sein, daß nach so vielen Versuchen, die Reform der Wegegesetzgebung in einer allgemeinen Wegeordnung zur Ausführung zu bringen, der im Jahre 1865 vorgelegte Entwurf abermals gescheitert⁶⁾ und damit die gesetzliche Regelung dieser wichtigen Angelegenheit wiederum in unbestimmte Ferne hinausgerückt ist.

⁴⁾ Wir verweisen auf das im ersten Abschnitt mitgetheilte Reglement der Königl. Regierung zu Düsseldorf vom 10. Juli 1868.

⁵⁾ Drei Regierungsbezirke Ost- und Westpreußens beabsichtigten eine Anleihe von 2½ Million Thalern, um den Chausseebau ihrer Kreise durch Beisteuern zu fördern (Richter a. a. O. S. 41), allein der desfallsige Antrag mußte vom Provinziallandtage abgelehnt werden (Jahresbericht über den Zustand der Landeskultur in Preußen pro 1870. Annalen der Landwirthschaftl. Monatshefte VII. u. VIII. von 1871, S. (101)).

⁶⁾ Das Abgeordnetenhaus hat am 29. Mai 1865 den im Herrenhause bereits durchberathenen Entwurf einer allgemeinen Wegeordnung deshalb ohne Weiteres abgelehnt, weil es den Gemeinden und Kreisen in ihrer jetzigen Verfassung die Mitwirkung beim Wegebau nicht in die Hand gegeben wissen wollte. Wir lassen es dahin gestellt sein, ob gegenüber dem dringenden Bedürfniß nach endlicher gesetzlicher Regelung des Wegebaues die Gefahren der Mitwirkung der Gemeinden und Kreise in ihrer jetzigen Verfassung nicht zu hoch angeschlagen sind, besonders in Rücksicht auf den Umstand, daß thatsächlich die Gemeinden und Kreise die ihnen beim Wegebau eingeräumten Befugnisse schon jetzt haben und auch beim Bau von Chausseen fortwährend davon Gebrauch machen (vergl.

Es ist oft gesagt worden, die Verkehrswege seien die Adern des wirthschaftlichen Lebens eines Volkes, nach deren reicher Verzweigung und guter Beschaffenheit nicht nur der Wohlstand, sondern auch der Bildungsgrad der Bewohner eines Landes sich bemisst. Wenn wir diesen anerkannten Culturmesser an die alten Provinzen des preussischen Staates anlegen, dann finden wir vielleicht die Erklärung für manche der Klagen, welche jetzt an der Tagesordnung sind. Wir wollen uns erinnern, woher namentlich die Klagen der Landwirths über den Rückgang ihres Gewerbes am bittersten und lautesten ertönen. Und ist es nicht wahr, daß den von den Eisenbahnen und großen Verkehrsstraßen entfernten Landestheilen die Theilnahme an den Segnungen des Aufschwunges im Handel und Wandel, in der Industrie, im Landbau sehr erschwert, ja vereitelt wird, wenn sie in ihrer Abgeschlossenheit belassen und nicht durch gute Communicationswege mit jenen großen Verkehrsstraßen verbunden werden? Der Intelligenz und Betriebsamkeit müssen die Bahnen geschaffen werden, auf denen sie vordringen können; ein reges Leben kann nicht pulsiren, wohin das Adersystem der Verkehrsmittel mit seinen Verzweigungen nicht reicht. Wie mancher Schatz bleibt da ungehoben, wie manche Kraft versiegt in der Abgeschlossenheit, aus der sie sich nicht hinauswagen kann in eine Concurrenz mit den nach gleicher Verwerthung strebenden, aber dem großen Verkehr zugänglichen Kräften!

Wir gehören wahrhaftig nicht zu den Verehrern der französischen Zustände; aber was das Wegebauwesen anlangt, da kann man von den Franzosen lernen. Man frage nur unsere Truppen, wie reich verzweigt sie die chauffirten Wege in Frankreich gefunden haben. In der ländlichen Bevölkerung Frankreichs wird der Regierung des Kaisers Napoleon III. Manches unvergessen bleiben, die wirksame Förderung des Wegebauwesens ganz sicher?).

Annalen der Landwirthschaft Monatsheft No. II. u. III. von 1871, S. (15)), sodasß also die neue Wegeordnung hierin nichts änderte und ohnehin einer künftigen Reform der Kreis- und Communalverfassung nicht vorgriff. — Die gewichtigsten Stimmen sind indeß dafür eingetreten, daß vor Regelung der communalen Frage nicht an die Regelung der Wegeordnungsfrage gegangen werden könne. Die Reform der Gemeinde- und Kreisordnung im Sinne wirklicher Selbstverwaltung und erweiterter Vertretung der Kreiseingefessenen ist als *conditio sine qua non* für jede neue Wegeordnung hingestellt, weil es unmöglich sei, Rechte und Pflichten an communale Organe verschiedener Art und Instanz zu vertheilen, deren Zusammenfassung und Competenz noch in keiner Weise feststeht (vergl. Richter a. a. D. Seite 33).

?) Sehr charakteristisch ist, was der Kaiser, nachdem er von den Arbeiten der Ackerbau-Enquête eine vorläufige Notiz genommen, unterm 15. August 1868 verfügte. „Die Ackerbau-Enquête hat augenscheinlich dargethan, daß die Herstellung des vollständigen Vicinalwegenezes eine wesentliche Bedingung für die Wechsfahrt des Landes und die Lage der ländlichen Bevölkerung ist, die mir stets so viel Ergebenheit gezeigt hat“ (!) Es wurde darnach ein Programm aufgestellt und vom Kaiser gebilligt, welches in 10 Jahren die Vollenbung der gewöhnlichen Vicinalwege durch die Theiligung des Staates, der Departements und der Gemeinden zu sichern bestimmt war. Der Staat sollte 100 Millionen, die Departements die gleiche Summe und außerdem 100 Millionen vorweg aus der Dotation für Vicinalwege und die Gemeinden 200 Millionen außerordentlicher, durch die Gemeinden erörter Gelder beisteuern. Zur Erleichterung der Gemeinden sollte unter Garantie des Staates ein Specialfonds aus Geldern gebildet werden, welche durch Emission von (in langen Terminen amortisirebaren) Anleihen resultiren. Dieser Fonds sollte den Gemeinden das Geld zu 4 Proc. Zinsen (incl. Amortisation) vorstrecken. —

Der Krieg hat einen Querschnitt in dies Programm gemacht; die Millionen sind hinüber gewandert zu uns, und da wäre es vielleicht angezeigt, sie ihre Bestimmung („Die Wohlfahrt des Landes und die Lage der ländlichen Bevölkerung zu heben“), bei uns erfüllen zu lassen. Mit französischen

Aber wir können uns nach den Beispielen einer musterhaften Fürsorge für Herstellung guter Verkehrswege getrost im eigenen Vaterlande umsehen, ja selbst im heutigen Preußen. Die Nassauische Regierung verordnete im Jahre 1862, nachdem durch die Landeschaußeen, die Wasserwege und die Eisenbahnen die Hauptlinien des Verkehrs eröffnet waren, daß nunmehr überall chaußirte Verbindungsstraßen herzustellen seien, „um alle Landestheile an den Wohlthaten der großen Verkehrswege Antheil nehmen zu lassen und die Benützung derselben im national-ökonomischen Interesse des Landes zu befördern.“ Da galt es, entlegene industrielle Orte mit den Eisenbahnen zu verbinden, Thäler aufzuschließen und den Erzeugnissen ihres Bodens, sowie den Producten ihrer gewerblichen Anlagen die Concurrnz mit den gleichen Producten anderer Gegenden zu ermöglichen, die Wasserkräfte der vielen Bäche vortheilhaft auszubeuten u. s. w. *)

Im vormaligen Kurfürstenthum Hessen hatten bereits im Jahre 1868 die chaußee-mäßig ausgebauten Wege eine Längenausdehnung von 780 Meilen; das ganze Wegenetz wird heute vollendet und damit der Regierungsbezirk Cassel im Besiz von $4\frac{1}{2}$ Längemeilen Chaußeem auf die Quadratmeile sein.

Von den übrigen deutschen Staaten haben Württemberg und Baden, auch die Sächsischen Herzogthümer, vor allen aber Braunschweig im Wegebau viel geleistet, wie wir im zweiten Abschnitt nachgewiesen haben.

*

*

*

Kehren wir zu unserer Frage zurück. In welchen deutschen Staaten besteht denn nun eigentlich ein dringendes Bedürfnis nach Regelung der Wegebaugesetzgebung?

Im Königreich Preußen (d. i. den alten Provinzen) unzweifelhaft ¹⁾. Im Königreich Bayern ebenfalls; beide haben es mit ihren unzulänglichen gesetzlichen Bestimmungen im Wegebau nicht weit, nicht zu einer Längenmeile Chaußee auf die Quadratmeile gebracht.

Auch in den Königreichen Sachsen und Württemberg hat sich das Bedürfnis nach einer Reform der Wegebaugesetzgebung fühlbar gemacht, und seit mehreren Jahren wird in beiden Ländern ein neues allgemeines Wegegesetz vorbereitet. Im Königreich Sachsen war bereits im Jahre 1865 ein das gesammte Wegebauwesen umfassendes neues Gesetz im Entwurf festgestellt, worin auch die Idee der Schaffung von Wegeverbänden Ausdruck gefunden hat. Man wollte nämlich Bezirksstraßen einführen, welche zwar nicht als eigentliche „Chaußeem“ und deshalb nicht vom Staate gebaut zu werden brauchen, aber doch eine bessere Herstellung verlangen, als sie von gewöhnlichen Communicationswegen gefordert werden kann, und deshalb den betreffenden Murgemeinden nicht aufgebürdet, sondern größeren Bezirken überwiesen werden sollen. Dieser Gesetzentwurf wurde aber nachgehends wieder zurückgezogen, weil man sich überzeugte, daß, so lange das Institut der Bezirke nicht auch für andere Zweige der Verwaltung eingeführt werden, die Schaffung

Wegebau-Capitalien würden sich bei uns vortreflich Chaußeem bauen lassen! Wer denkt hier nicht unwillkürlich an jenen großen Fonds, an den schon so viel Zumuthungen gemacht sind? Was wäre damit im Wegebau zu schaffen, wenn den Kreisen die erforderlichen Gelder gegen mäßige Verzinsung und Amortisation vorgeliehen würden!

*) Siehe Sartorius a. a. O. (II. Note 6) Z. 44.

*) Resolution des Königl. Landes-Oekonomicollegiums bei Richter a. a. O. Z. 39.

von Verbänden bloß für das Straßenbauwesen mit großen Schwierigkeiten verknüpft sei. Die Lage war hier im Jahre 1865 also eine ähnliche wie in Preußen, nur mit dem großen Unterschiede, daß man in Sachsen nicht veräumte, die Frage von der Wegebaupflicht für alle Fälle außer Zweifel zu stellen. Das that das Gesetz vom 12. Januar 1870, und damit war das Dringendste geschehen.

Außerdem gestatteten aber die in Geltung stehenden Gesetze sowohl in Sachsen, als in Württemberg ein weit energischeres Vorgehen im Wegebau als in Preußen. Daß in Sachsen doppelt und in Württemberg wohl fünfmal soviel Wegemeilen auf die □Meile chausseemäßig ausgebaut sind als in Preußen, hat seinen Grund nicht allein in den ungünstigen localen Verhältnissen der östlichen Provinzen Preußens.

Was die 11 mittleren Staaten Deutschlands anlangt, so haben sie (außer Sachsen-Meinungen, wo kein besonderes Wegegesetz, aber fast $4\frac{1}{2}$ Längenmeilen Chaussees auf die □Meile vorhanden) sämmtlich Wegeordnungen aus neuerer und neuester Zeit und Niemand denkt daran, daß die gesetzliche Regelung des Wegebaues ein dringendes, durch die schlechte Beschaffenheit der Wege herbeigeführtes Bedürfniß sei. Nur wo die Gemeinden- und Kreisverfassungen geändert wurden, trat die Nothwendigkeit einer entsprechenden Aenderung der Wegeordnungen hervor.

Das Nämliche gilt auch von der Mehrzahl der sieben deutschen Fürstenthümer, welche zum Theil Musterhaftes im Wegebau geleistet haben.

Man möge uns, um die Bedürfnißfrage ins rechte Licht zu stellen, gestatten, den oben geschilderten Verhältnissen im Königreich Preußen die Wegebauverhältnisse des Herzogthums Braunschweig entgegenzuhalten. Nachdem hier mit der Wegeordnung von 1840 an Chaussees und gründlich in Stand gesetzten Communicationswegen über acht Längenmeilen auf die □Meile ausgebaut worden,¹⁰⁾ hat der Staat gegenwärtig die Landstraßen den Gemeinden abgenommen, die Communicationswege aber den neugeschaffenen Kreiscommunalverbänden überwiesen und diese mit Kreisfonds zum Gesamtbetrage von $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler (ca. 8 Thlr. pro Kopf der Bevölkerung) dotirt, deren Revenuen behuf Förderung der Wohlfahrt der Kreisangehörigen zu bestimmten Zwecken (darunter zur Erleichterung resp. Ausgleichung der Wegebaulasten) verwendet werden sollen, so daß mit Hilfe dieser Fonds die baldige Vollendung des Wegenezes im ganzen Lande gesichert ist.

Nach dem Vorausgehenden müssen wir in Abrede stellen, daß im Deutschen Reiche — außer in Preußen und Bayern — die Regelung der Wegebaugesetzgebung ein dringendes Bedürfniß sei.

Noch weit weniger können wir die Nothwendigkeit einer einheitlichen Gestaltung derselben anerkennen; ja wir müssen diese geradezu für unmöglich halten!

Allerdings weichen die Wegeordnungen der einzelnen Staaten erstaunlich von einander ab; aber das finden wir auf allen Gebieten der Gesetzgebung. Der Zug nach Individualisirung ist ein Grundzug des deutschen Volkes und dieser hat sich überall geltend gemacht in der Entwicklung der staatlichen Verhältnisse der einzelnen Stämme. Es kann wohl kaum ein frappanteres Bild der deutschen Vielspaltigkeit gedacht werden, als es die verschiedenen Maß- und Gewichtsordnungen der deutschen Staaten darboten. Schien es doch, als wäre

¹⁰⁾ In dem am schwächsten bevölkerten Kreise Blankenburg über 10 Längenmeilen ausgebauter Wege auf die □Meile.

mit äußerster Sorgsamkeit jede Uebereinstimmung mit dem Nachbarlande vermieden; verstand doch der eine Deutsche den anderen nicht, wenn er von seinen Maßen und Gewichten sprach! Hier und auf manchen anderen Gebieten war die Vielspaltigkeit gemeinschädlich und mußte fallen. Im Wegebau ist die Vielspaltigkeit gemeinnützlich und muß beibehalten werden; hier ist sie eine berechnete Eigenthümlichkeit.

In einem Punkte stimmen alle Wegeordnungen in überraschender Weise mit einander überein: in den Erwägungen, welche häufig den Gesetzen an die Stirn geschrieben werden. Wie wesentlich der allgemeine Wohlstand eines Landes von der Erleichterung des öffentlichen Verkehrs, von der Beschaffung guter Verkehrswege abhängig sei u. s. w., das ist überall zu lesen; gleichwohl muß man staunen, wie buntschneckige Ausflüsse aus diesen Erwägungen geflossen sind. Aber man wird diese großen Verschiedenheiten nicht allein jener Eigenthümlichkeit des deutschen Wesens, jenem subjectiven Bedürfnis nach Individualisirung beizumessen haben, sondern wesentlich der objectiven Nothwendigkeit, Verschiedenes verschieden zu gestalten.

Wir finden die **Wegebaupflicht** bald nach Adjacenz der einzelnen Grundstücke, bald und meist auf den Feldmarksbezirken örtlich begrenzt, bald den Eigenthümern der großen Güter mit Hilfe ihrer Hintersassen, bald den Gütern und Bauerhöfen als gemeinschaftliche Last, bald denselben als getrennte Last (jedem auf seinem Territorio), bald den Besitzern der arthbaren Feldmarksgrundstücke als solchen, als dingliche Last, bald den Gemeinden als Societätslast auferlegt, dann aber wieder sehr verschieden vertheilt, bald nach reellen Leistungen (die Güter das Material und die Arbeitslöhne, die Bauern die Fuhren, die Rothsassen die Handarbeiten), bald nach dem Besitzstande an arthbaren Grundstücken (nach dem Hufenbestande), bald nach dem effectiven Zugviehbestande, bald nach dem Grundsteuer-, bald nach dem Communalsteuerfuß, bald mit, bald ohne Heranziehung Nichtangeessener (Häuslinge), bald mit, bald ohne Auferlegung von Präcipualleistungen (auf die unmittelbaren Adjacenten oder gewerblichen Etablissements) und endlich ausgeübt bald durch Naturalleistungen, bald durch Geldbeiträge, bald durch Beides, bald facultativ das Eine oder das Andere.

Die **Nachbarhilfe**, welche — wie sie gesetzlich vorgegeschrieben ist — stets Ueberbürdung der principaliter verpflichteten Gemeinde, auch meist ein wesentliches Interesse der Nachbargemeinde voraussetzt, beschränkt sich bald nur auf den Bau von Brücken, Stegen und Canälen, bald überhaupt auf Materialfuhren; bald erstreckt sich dieselbe auf alle Arbeiten mit dem Spann und mit der Hand, bald auf gemeinsames Tragen aller Arbeiten und Kosten mit der verpflichteten Gemeinde; bald ist eine bestimmte Grenze festgesetzt (nicht über eine Meile, auf $1\frac{1}{2}$ Meilen zu beiden Seiten des Weges hin belegene Ortschaften), bald sind gewisse Bezirke genannt (Kirchspielsgemeinheiten oder Bauerschaften oder Harden, der ganze Schulzenberitt, die Amtsgemeinden) bald heißt es nur ganz allgemein „die benachbarten Ortschaften“.

Die **Kreisshilfe** findet sich nicht häufig gesetzlich ausgesprochen. Beispiele liefern die preussische Provinz Schlesien ¹¹⁾ und die Grafschaft Mark, ¹²⁾ auch das Königreich

¹¹⁾ Landstrafen- und Wegereglement vom 11. Januar 1767 § 7 „wenn wider Verhoffen den Gemeinden und den zur Nachbarhilfe herangezogenen Dorfschaften die Arbeit zu schwer fällt, soll von den Kreisen noch mehr Hilfe gegeben werden. Es werden nach Befund der Sache Kreiswegeabgeldder auf alle Kreiseingeseffenen ausgeschrieben“. Vergl. Jäckel a. a. O. (I. Note 8) Seite 70.

¹²⁾ Edict v. 7. Jan. 1769 521, wonach event. der ganze Kreis nach Billigkeit zu Hilfe kommen soll.

Württemberg, wo sich bei wichtigeren Gemeindestraßen die Amtskörperschaften mit Beiträgen oder mit unverzinslichen Vorschüssen theilnehmen sollen, und Bayern, wo zum Bau der Districtstraßen (aus Districtsmitteln) Beiträge aus den Kreisfonds gewährt werden sollen, sind zu nennen, nicht aber Baden, da hier die Kreisverbände neben den Gemeinden principaliter verpflichtet sind.

Factisch hat sich übrigens auch in Preußen die Kreishilfe im Wegebau neuerdings mannigfach betheilig, namentlich beim Ausbau von Kunststraßen mit Unterstützung staatlicher Bauprämien oder provinzieller Beihilfen.

Die **Staatshilfe** bietet in ihrer Anwendung auf den Bau oder die Unterhaltung nichtfiscalischer Verkehrsstraßen die allergrößten Verschiedenheiten dar, je nachdem die Regierungen in der Förderung des Verkehrs durch gute Communicationswege ein wesentliches Mittel zur Förderung der Landeswohlfahrt und somit eine der Aufgaben des Staats erblickten, oder aber der Auffassung sich zuwandten, daß es Aufgabe der Gemeinden und Kreise sei, für ihre Communication, insbesondere für die Verbindung mit den Staatsstraßen zu sorgen.

Es ist eine sehr zu beachtende Erscheinung, daß gerade diejenigen Staaten, in welchen eine Verpflichtung des Fiskus zur Mitwirkung beim Bau der Verkehrsstraßen nicht anerkannt wird (Preußen, ¹³⁾ Bayern, Oldenburg und beide Mecklenburg) ¹⁴⁾ im Wegebau am weitesten zurück sind, während umgekehrt diejenigen Staaten als Muster im Wegebau, aber auch als Muster einer allgemein verbreiteten Betriebsamkeit und Intelligenz dastehen, wo die Regierungen in der Förderung des Baues der Verkehrswege eine wesentliche Aufgabe des Staates erkannt und mit den Mitteln zur Lösung dieser Aufgabe nicht gefärgt haben. ¹⁵⁾

Im Königreich Preußen hat zwar das Allgemeine Landrecht dem Staate die Verpflichtung auferlegt, für die Herstellung und Unterhaltung der Landstraßen zu sorgen, allein die Ausdehnung der höchst unsicheren Begriffsbestimmung im § 1, Tit. 15, Thl. II. ¹⁶⁾ auf diejenigen Wege, welche nicht Gegenstand eines nützlichen Regals waren ist stets beanstandet und es hat sich die Staatshilfe im Wegebau in den alten Provinzen Preußens mehr und mehr darauf beschränkt, in geeigneten Fällen, namentlich wo die Verpflichtungen die Leistungsfähigkeit überstiegen, Unterstützungen zu gewähren, oder den kunstmäßigen Ausbau wichtiger Verkehrsstraßen für die Provinz (Provinzialstraßen) durch Beihilfen aus Staatsmitteln zu subventioniren, insbesondere die in einzelnen Landestheilen gebildeten Fonds zur Förderung des kunstmäßigen Ausbaues von Landstraßen (Provinzial- oder Bezirksstraßen-Baufonds) zu dotiren ¹⁷⁾ oder Prämien auszusetzen für

¹³⁾ Vergl. die im Abschnitt I. Note 1 citirten Motive Seite 73.

¹⁴⁾ Hier sind auch Aufforderungen der Landesregierung zu patriotischen Gaben für den Chausseebau erlassen, haben aber keinen großen Erfolg gehabt.

¹⁵⁾ Die Provinzialstände der Provinz Sachsen petitionirten unterm 30. September 1851 bei der Königl. Staatsregierung um Erlass der Wegeordnung und empfahlen das Braunschweigische Wegegesetz vom 14. Mai 1840. Es wurde dem entsprechend ein Gesetz für einige Theile des Regierungsbezirks projectirt, aber wegen Ueberlastung des Fiskus durch Cabinetordre vom 27. September 1852 als unannehmbar verworfen.

¹⁶⁾ Siehe oben Abschnitt I. Note 2.

¹⁷⁾ Z. B. Königl. Verordnung vom 21. Juli 1843, den Provinzial-Straßenbaufonds für Posen betr. „Die Einnahmen desselben werden bestehen aus einem Beitrage von jährlich 40,000 Thaler aus

Chausseebauten Seitens ständiger Corporationen, Gemeinden oder Actienvereine.¹⁸⁾ Den Selbstbau hat der Staat fast ausnahmslos aufgegeben.

Sehr viel wirksamer, als in den alten Provinzen, hat sich (wie wir im ersten Abschnitt gesehen haben) die Staatshilfe in den neuerdings der preussischen Monarchie einverleibten Ländern gestaltet, nicht minder in Baden, Hessen und Anhalt, den sächsischen Herzogthümern und Braunschweig, sowie in den deutschen Fürstenthümern, wo der Staat meist die Verkehrswege selbst gebaut oder den Gemeinden die Chausfiring abgenommen oder sehr beträchtliche Beihilfen zum Ausbau der Communicationswege geleistet hat, so daß diese meist ganz vortreffliche Wegeverhältnisse aufzuweisen haben, wie dies Alles bereits oben erwähnt ist.

Das Institut der **Wegebauverbände** hat sich noch unvollkommen entwickelt. Die Verbindung ganzer obrigkeitlicher Bezirke (Districte, Kreise, Aemter) zur gemeinsamen Ausbringung der Kosten ihrer Verkehrsstraßen (bald mit, bald ohne Präcipualleistungen der einzelnen Gemeinden für die durch ihre Flur laufende Wegestrecken) kennen einige neuere Wegeordnungen; die Vereinigung mehrerer Gemeinden zum Bau und zur Unterhaltung eines vorzugsweise ihren gemeinsamen Interessen dienenden Weges ist aber selten angeordnet,¹⁹⁾ so nahe auch diese Art der Wegebauverbände liegt.

Privatrechtliche Wegebaupflichten sind bald aufrecht erhalten, namentlich wenn sie mit einer Hebeberechtigung verbunden sind, bald gelten sie den Verwaltungsbehörden gegenüber, welche sich an die gesetzlich Verpflichteten halten, nur als privatrechtliche Verbindlichkeiten Dritter, bald sind sie für ablösbar erklärt.

Mit privatrechtlichen Befreiungen von der Wegebaupflicht verhält es sich ebenso.

Wegegelde werden in den süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg, Baden und Hessen-Darmstadt überhaupt nicht erhoben, auch nicht in den neuerdings an Preußen gefallenen Ländern Kurhessen,²⁰⁾ Nassau und Hohenzollern. In den übrigen Staaten findet auf den Staatschauffeen durchgängig, auf den übrigen Chausseen meistens,²¹⁾ jedoch stets nur auf Grund besonderer Verleihung, auf nicht chausfirten Straßen aber (soviel uns bekannt geworden) nur noch in den alten Provinzen des Königreichs Preußen²²⁾ eine Wegegelberhebung statt.

den Staatscassen, aus einem gleichen Beitrage aus den Mitteln der Provinz und aus dem tarismäßigen Wegegelde und den sonstigen Nutzungen der ausgebauten Straßen."

In der Provinz Preußen und im westrheinischen Theile der Rheinprovinz, sowie im Herzogthum Westphalen bestehen ähnliche Fonds.

¹⁸⁾ Im Jahre 1867 ist der bisher mit 200,000 Thaler jährlich im Extraordinarien-Etat gewährte Zuschuß, hauptsächlich behuf Verstärkung der Mittel zur Auszahlung von Bauprämien für die von Kreiscorporationen u. unternommenen Chausseebauten auf 400,000 Thlr. jährlich erhöht werden. — Zur Erweiterung des Chausseenezes in der ganzen Monarchie standen im Jahre 1869 überhaupt zur Verfügung 1½ Million Thaler; wovon verwandt sind 590,413 Thlr. zur Fortsetzung des Baues von Staatsstraßen, 909,587 Thlr. als Neubauprämien für Kreis-, Gemeinde- u. Chausseen.

¹⁹⁾ Beispiele bieten Kurhessen und Oldenburg. Im Königreich Sachsen sind dergleichen Vereinigungen für zulässig erklärt, aber nicht gesetzlich angeordnet.

Im Königreich Preußen hat das dringende Bedürfniß verschiedene Interessentenkreise zur Selbsthilfe zusammengeführt, um Interessentenchausseen mit staatlicher, provinzieller resp. Kreishilfe zu bauen.

²⁰⁾ Nur an sehr wenigen Orten auf Landwegen; auf den Staatsstraßen nirgends.

²¹⁾ In Braunschweig darf auf Communicationswegen kein Weggeld mehr erhoben werden.

²²⁾ v. Rönne a. a. D. Seite 494 ffg.

Zwangsentziehung von Privatgrundstücken zu Wegeanlagen ist überall gesetzlich zulässig, und zwar mit Ausschluß des Rechtsweges, in den einzelnen Fällen aber bald auf Grund eines besonderen Erlasses des Staatsoberhauptes, bald auf Grund einer Entscheidung der betreffenden Regierungsbehörden bzw. der Staatsministerien über die Nothwendigkeit der Expropriation zum gemeinen Besten.

Das Verfahren behuf Feststellung der Expropriationsentschädigung ist aber sehr verschieden geregelt; bald und meistens erfolgt solche durch die Gerichte, bald durch die betreffenden Verwaltungsbehörden, bald durch besondere, mit Ausführung der Agrargesetze betraute Behörden.²³⁾

Auch auf Materialien zum Wegebau sind diese Bestimmungen ausgedehnt, aber mit mannigfachen Modificationen.

Die Art der Instandsetzung der nichtfiscalischen Wege ist in den deutschen Wegeordnungen bald genau vorgeschrieben, sowohl was die Breite, die Befriedigung mit Gräben, die Bepflanzung mit Bäumen u. s. w., als was die Herstellung einer versteinten Fahrbahn²⁴⁾ betrifft; bald ist nur im Allgemeinen angeordnet, daß die Wege in einen, dem Bedürfnis des Verkehrs nach Maßgabe ihrer Bestimmung entsprechenden, oder in einen für landübliches Fuhrwerk zu jeder Zeit passirbaren Stand gesetzt oder auf die den Umständen nach zweckmäßigste und dauerhafteste Art hergestellt werden sollen; bald ist die Frage: wie zu bauen? der Beschlußfassung der Betheiligten oder der Entscheidung der Behörden überlassen.

Fast in allen Staaten sind für die einzelnen Gattungen von Wegebauten besondere Reglements erlassen und diese, sowie die wegebaupolizeilichen Ordnungen bieten die allergrößten Verschiedenheiten dar.

* * *

Wir haben in Vorstehendem — wenn auch in den wesentlichsten Punkten, doch nur zum kleinsten Theile — ein Bild der großen Verschiedenheiten aufgerollt, welche die Wegegesetzgebung der einzelnen deutschen Staaten darbietet.

Wenn wir nun weiter den durchaus individuellen Entwicklungsgang ins Auge fassen, welchen die Ausführung dieser Gesetze in den einzelnen Territorien genommen hat, wenn wir uns zugleich die großen Verschiedenheiten vergegenwärtigen, welche diese in Rücksicht auf Klima und Boden, Lage und Bevölkerung, Productions- und Verkehrsverhältnisse darbieten, dann will es uns nicht glaublich erscheinen, daß das gegenwärtige nationale Streben nach einheitlicher Gestaltung der Gesetzgebung auch hier einen Gegenstand der Bethätigung finden könne. Wir meinen, daß auf diesem heterogenen Gebiete die individuellen Verhältnisse und Bedürfnisse, die berechtigten Eigenthümlichkeiten der einzelnen Territorien der Generalisirungsfucht einen unübersteiglichen Damm entgegenzusetzen müßten.

Gelänge es auch, theoretisch eine Schablone zu construiren, welche gleich passend sein soll für die Gebiete an der Weichsel, Oder und Elbe, wie am Rhein, am Main und an der Donau, gleich passend für Mecklenburg und Oldenburg, wie für Württemberg und

²³⁾ In Braunschweig die Landes-Ökonomiecommission.

²⁴⁾ Besonders bemerkenswerth ist, was in Sachsen-Weimar über die Anlegung von Chaussées und chausséeähnlichen Wegen angeordnet und oben im ersten Abschnitt erörtert ist. Auch das daselbst zu Note 32 erwähnte Reglement der Königl. preussischen Regierung zu Düsseldorf vom 10. Juli 1868 verdient besondere Beachtung.

Baden, für Schleswig-Holstein wie für Elßaß-Lothringen, wie unverwendbar müßte doch eine solche Schablone in der Praxis sein, wo sie überall auf die größten Ungleichheiten stoßen würde! Und was sollten die Angehörigen solcher Länder, welche nach den Bestimmungen eines aus ihren besonderen Verhältnissen herausgewachsenen Gesetzes den Ausbau ihres Wegeneßes zum guten Theile vollendet haben, mit einem Reichsgesetz anfangen, welches die Ausführung des übrigen Theils nach ganz anderen Grundsätzen forderte und die Wegepflicht ganz anders regelt? Welche Ungerechtigkeiten würde die Einführung eines solchen Gesetzes im Gefolge haben! Man erinnere sich der oben erörterten Braunschweigischen Wegeverhältnisse. In diese glücklichen Verhältnisse kann mit einem nivellirenden Reichsgesetz nicht hineingegriffen werden; man kann unmöglich für ein im Wegebau so weit vorgeschrittenes und mit so reichen Mitteln zur Vollendung des Werkes versehenes Land Einrichtungen vorschreiben, wie sie für die verschiedenen Kreise Ost- und Westpreußens, Pommerns und Brandenburgs erforderlich sind, um nur erst einigermaßen dem dringendsten Bedürfnis gerecht zu werden.

Die Wegebaugeßgebung kann sich nicht einheitlich gestalten im Deutschen Reich. Daß auch überhaupt ein Bedürfnis nach Regelung der Wegebaugeßgebung im Deutschen Reich nicht anzuerkennen, ist bereits oben nachgewiesen.

Daraus folgt von selbst, daß die ganze Angelegenheit nicht vor die Reichsgesetzgebung gehört, sondern nach wie vor der Legislatur der einzelnen deutschen Staaten überlassen bleiben muß.

Und da der Congreß deutscher Landwirthe sich nur mit der Berathung von Gegenständen der Reichsgesetzgebung, nicht aber einer particularen legislatorischen Thätigkeit zu befassen hat, so wird sich derselbe wohl entschließen müssen, **über die ganze Wegebaufrage zur Tagesordnung überzugehen.**

Wir aber können, da wir die Zulässigkeit einer allgemeinen Wegeordnung bestreiten, also auch nicht in der Lage sind, Grundsätze für eine solche aufzustellen, die an die Spitze dieses Abschnitts gestellte Frage nur verneinen.

*

*

*

Mit diesem rein negativen Resultate, dessen wir uns von Anfang an bewußt waren, könnten wir unsere Aufgabe als erledigt ansehen und diese Arbeit schließen. Indes erscheint es uns doch nothwendig, aus der allgemeinen Wegebaufrage eine Specialfrage herauszulösen und hier noch besonders zu behandeln, welche jedenfalls im nächsten Congreß zum Austrage gebracht werden muß, auch wenn über die Wegebaufrage im Allgemeinen zur Tagesordnung übergegangen wird.¹⁾

¹⁾ Zur Sitzung des Congreßhausschusses vom 1. September d. J. war ein Antrag des Rittergutsbesizers Kennemann-Klenka auf Beseitigung der Schlagbäume an den Chausseen eingekandt, welcher nicht auf die Tagesordnung gesetzt wurde, weil er in der Verhandlung über die Wegebaufrage seine Erledigung finden würde. Auch der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses hatte unter Nr. 10 seiner „Grundzüge einer allgemeinen Wegeordnung“ den Satz aufgenommen: „Die Erhebung von Weggeld etc. findet in Zukunft nicht mehr statt.“ Die Frage würde unzweifelhaft vor das Forum der Reichsgesetzgebung, also zu den Gegenständen der Berathung im Congreß der deutschen Landwirthe gehören. Obnehin bietet sie ein ungewöhnliches Interesse dar, wie man es ihr auf den ersten Blick in der That nicht anfieht.

Sollen die Schlagbäume im Deutschen Reiche fallen?

Sollen Wege-, Brücken-, Pflaster-, Geleitgelder und ähnliche Abgaben, durch deren Erhebung der Verkehr auf öffentlichen Wegen gehemmt wird, künftig überall in Wegfall kommen?

Die Frage ist leicht gestellt; ihre Beantwortung bietet aber große Schwierigkeiten dar.

Man hat sich daran gewöhnt, das Chauffeegeld als eine indirecte Steuer bezeichnen zu hören, welche dem Berechtigten die höchsten Erhebungskosten und dem Pflichtigen die größten Unbequemlichkeiten verursacht; ja man hat dieselbe mit der ungeschicktesten aller Steuern, der Mahl- und Schlachtsteuer an den Thoren der Städte, auf eine Linie gestellt und nicht begreifen können, daß unsere, auf größtmögliche Verkehrsvereinfachung hindrängende Zeit diese unsinnigen Verkehrsbehindernisse nicht längst über Bord geworfen hat. Wer wird nicht schon 'mal in der Lage gewesen sein — wenn er recht eilig hatte oder der Sturmwind piff und der Regen peitschte, wenn's scheidende Kälte oder stockfinstere Nacht war — den Schlagbaum mit seiner Winde, den verdummten Erheber mit seinem Stangenbeutel und seinem Zettel zu verwünschen! Es ist recht gut, daß Niemand ein Buch darüber schreibt: „Was sich die Schlagbäume erzählen;“ wir würden eine Sammlung von Klüchen kennen lernen, wie sie extensiver und intensiver nicht gedacht werden können.

Bei ruhiger Ueberlegung kommt man aber doch nicht darum weg, das Chauffeegeld von dem Titel einer Steuer gänzlich freizusprechen, ja selbst die Gerechtigkeit der Abgabe in volstem Maße anzuerkennen. Sie ist nichts weiter als eine Gegenleistung für eine dem Zahlenden gewährte Leistung und unterscheidet sich ihrer Natur nach nicht von hundert anderen Abgaben, deren Zahlung zu beanstanden Niemand einfallen würde, z. B. vom Schulgeld auf dem Gymnasium, vom Eintrittsgeld bei öffentlichen Schaustellungen.

Und dennoch! Die Art der Erhebung ist gar zu unbequem, gar zu ungeschickt. Zahlen will ja gern jeder Reisende für die Benützung chauffirter Wege; sei es wie es sei, nur nicht das abscheuliche Anhalten an den Schlagbäumen.²⁾ Zeit ist Geld, unter Umständen recht viel Geld! Wer 'mal den Eisenbahnzug früh Morgens verpaßt hat, weil sechs schläfrige Chauffeegeldnehmer 30 Minuten von der disponibeln Zeit consumirt haben, der wird uns verstehen.

Der Freiherr von der Heydt muß nothwendig sich ähnliche Gedanken über das Chauffeegeld gemacht haben, da er bei der allgemeinen Berathung des Staatshaushalts für 1869 auf dem preussischen Landtage, als die Willigkeit des Hauses zu umfassenden Steuerreformen in Aussicht gestellt und die Beseitigung besonders drückender und schädlicher Steuerformen, wie des Zeitungsstempels, der Lotterie u. s. w. besprochen wurde, die Erklärung abgab, daß ihm dann doch vor allen Dingen das Chauffeegeld als reif zur Ankreuzung für die fallende Art erscheine.³⁾ Wenn der Finanzminister, von

²⁾ Im Herzogthum Sachsen-Gotha erheben überall die Gemeinden Chauffeegeld; man zieht auf einer Tour von 4 Meilen zehnmal den Beutel. Braunschweig hat 122 Hebestellen im Lande, 86 an den Staatsstraßen, 36 an den Communicationswegen. Letztere werden jezt eingehen.

³⁾ J. Baucher in der Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Culturgeschichte 1869 I. Seite 189.

dem unser großer Reichskanzler einst sagte, daß er nicht so aussehe, als ob er Geld zum Fenster hinauswerfe, einen solchen Ausdruck thun konnte, Angesichts der Zahl von 1,600,000 Thalern, mit der die Chauffeegeldeinnahme im Staatshaushaltsetat von 1868 figurirt, dann darf man sich nicht wundern, daß die Finanzmänner anderer Länder wirklich die Art geschwungen und die Schlagbäume allesamt gefällt haben.

Bayern und Württemberg haben 1828, Baden hat 1830, Nassau 1855, Hessen-Darmstadt 1865 die Chauffeehäuser beseitigt. Auch in Kurhessen, in Hohenzollern und in Elsaß-Lothringen *) wird kein Chauffeegeld erhoben. In allen diesen Ländern hat sich die Maßregel vollständig bewährt, und es scheint fast, als wenn die Schlagbäume dem süddeutschen Naturell mehr widers Haar wären als dem norddeutschen.

Der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses hat seinen oben in Note 1 erwähnten Satz in den Motiven als etwas Selbstverständliches behandelt, „die Aufhebung des Wegegeldes sei eine so allgemein anerkannte Nothwendigkeit und entspreche so sehr den Bestrebungen unserer Zeit nach Beseitigung der Verkehrshemmungen aller Art, daß eine weitere Motivirung überflüssig erscheine.“

Wir glauben indeß, daß der geehrte Herr über die Allgemeinheit dieser Ansicht sich täuscht, wenigstens ist uns aus den nördlichen und östlichen Provinzen der preussischen Monarchie, auch aus dem Königreich Sachsen die entgegenstehende Ansicht kundgegeben:

Man hält es doch mannigfach für durchaus in der Ordnung, daß Diejenigen, welche durch Benutzung von einer kostspieligen Wegeanlage den Vortheil haben und zur Abnutzung derselben, also zu ihrer kostspieligen Unterhaltung die Veranlassung geben, zu dieser wenigstens einen Beitrag leisten; man zieht die Geringfügigkeit dieses Beitrages in der Form des Chauffeegeldes mitsammt der Unbequemlichkeit der Zahlung gar nicht in Betracht gegen den Vortheil, welchen die Benutzung eines chauffirten Weges darbietet; man fürchtet, daß mit Aufhebung des Chauffeegeldes der Anlegung nicht nur von Actienchauffeen, sondern auch von Kreis- und Communalchauffeen ein Ende werde gemacht werden, denn Niemand werde freiwillig mehr Chauffeen bauen, wenn zu den großen Kosten der ersten Anlage auch noch die unausbleiblichen Kosten der jährlichen Unterhaltung ohne alle Beihilfe der Hauptinteressenten hinzukommen. Und dann: welche Schwierigkeit bietet die Deckung der Ausfälle und die Entschädigung der Berechtigten! Für den Fiskus wird man eine neue Wegesteuer schaffen müssen, welche unzweifelhaft wieder dem Grundbesitz zufallen und das mobile Capital unbehelligt lassen wird; im Königreich Preußen werden die östlichen Provinzen die Ausfälle in den chauffeereichen westlichen Provinzen decken helfen müssen, während sie nur einen geringen Vortheil von der Maßregel haben.

In Betreff der Kreischauffeen sind in den östlichen Provinzen, wo diese nur in einzelnen Strahlen ausgeführt worden, schon genug bittere Klagen darüber geführt, daß diejenigen Ortschaften, welche wenig oder gar keinen directen Vortheil von der Chauffee haben, zu den schweren Kosten haben beitragen und Schulden machen müssen, deren Verzinsung und Amortisation sich über Jahrzehnte hinzieht; die Aufhebung des Chauffeegeldes werde neue Opfer, neue Schulden, neue Erhöhung der Steuern und neue Klagen hervorrufen.

Wir unsererseits verkennen das Gewicht dieser Einwände nicht, sind aber gleichwohl

*) Frankreich machte 1797 den Versuch, das 1792 aufgehobene Chauffeegeld wieder einzuführen; 1806 wurde es aber für immer abgeschafft.

der Ansicht, daß bei Abwägung des Für und Wider die Waagschale für die Aufhebung des Chauffeegeldes den Ausschlag geben muß.

Niemand wird die Billigkeit bestreiten, daß Derjenige, welcher einen chauffirten Weg benutzt, zu dessen Unterhaltung einen Beitrag leistet; aber die Form, in welcher mittelst eines Schlagbaums dieser Beitrag eingetrieben wird, hat doch nach unserer Auffassung so große Schattenseiten, daß wir ihre Beseitigung für dringend wünschenswerth halten müssen.

Ueber die rechtlichen Schattenseiten müssen uns Allerhöchste Privilegien und amtliche Regulative hinweghelfen. Das wollen wir auch im Interesse guter Wegsamkeit nicht beklagen, aber ein rechtliches Curiosum bleibt es immerhin, daß Jemandem mittelst eines Schlagbaums eine Gegenleistung abgefordert wird für eine Leistung, die er nicht verlangt hat. Auf öffentlichen Wegen verlangt Jeder offene Passage, das ist sein natürliches Recht; der Schlagbaum sanctionirt das künstliche Recht der Sperrung des freien Verkehrs, weil Jemand an dem Wege etwas vorgenommen hat, was vielleicht recht schön ist, vielleicht auch lange nicht ausreicht, um die Verkehrshemmung zu rechtfertigen. Doch dafür ist das Privilegium da und der Tarif, und die Strafparagraphen besagen das Weitere. Man erkaufte sich die freie Passage mit einem Opfer; an Geld ist dasselbe nicht groß, an Zeit und Behagen vielleicht sehr groß und wenn Einem mal bei der Auseinandersetzung mit dem stumpfsinnigen Stangenbeutelmann (der vielleicht erst noch ein Duzend vor der Barrière haltender Holz- oder Kartoffelwagen expediren muß) die Geduld reißt, dann folgen Widerwärtigkeiten, welche wahrlich außer allem Spaß sind. Die große Anzahl von Denunciationen an den Schlagbäumen begangener Contraventionen und Defraudationen^{*)} sind eine erschrecklich schlechte Zugabe zu diesem an sich schon so kostspieligen Verkehrsbeförderungsapparat und zeugt davon, wie sehr das Gefühl des natürlichen Rechts der freien Fortbewegung den Leuten im Blute steckt, welch großen Reiz es gewähren muß, der künstlichen Sperrung zu trotzen.

Damit gerathen wir in die moralischen Schattenseiten der Einrichtung. Wir wollen diese nicht weiter ausbeuten, aber vorhanden sind sie reichlich, und daß sie nicht ausgehen, dafür sorgt schon die meistens bestehende Verbindung der Hebestellen mit Branntweinschenken. Auch möchten wir alle Diejenigen, die es näher angeht, an die traurigen Erfahrungen erinnern, welche an den unglücklichen Officianten gemacht worden, die Tag und Nacht zu derselben Maschinenarbeit verurtheilt sind. Für den Rechtsinn im Volke können die vielen Defraudationen doch auch nur sehr nachtheilig wirken.

Ueber die volkswirthschaftlichen Schattenseiten der Chauffeegelberhebung hilft uns nichts hinweg. Es ist eine der national-ökonomischen Grundwahrheiten, daß man alle Hemmnisse des freien Verkehrs beseitigen und den wohlfeilen Umsatz der Producte befördern muß, wenn man Handel und Wandel, Industrie und Landbau und damit den Wohlstand und die Steuerkraft eines Landes heben will. Mit der Errichtung der Schlagbäume ist gegen diese Grundsätze gesündigt. Was anderes hat die süddeutschen Staaten bewogen, die Chauffeehäuser wieder wegzuschaffen, als die Erkenntniß dieser Wahrheiten? Sie wußten ebenso gut wie wir, welchen Ertrag^{**)} dieselben trotz der kostspieligen Er-

^{*)} Im Großherzogthum Hessen hatten die anhängig gemachten Streitfälle und Untersuchungen wegen des Chauffeegeldes in dem letzten Jahr vor der Aufhebung die Zahl von 1182 erreicht.

^{**)} In Preußen, wie schon oben bemerkt, 1,600,000 Thlr., im Königreich Sachsen 300,000 Thlr., Braunschweig nahezu 50,000 Thlr. Brutto jährlich. Im Jahre vor der Aufhebung des Chauffeegeldes

hebung¹⁾ abwerfen können. — In den norddeutschen Ländern begegnet man gelegentlich der harmlosen Ansicht: „Wir hoben die Chausseehäuser wohl auf, aber Preußen behält sie ja bei und von daher kommen uns die meisten Fuhren.“ Nun, daran solltet Ihr Euch doch nicht stoßen; zieht mit Eueren freien Verkehrseinrichtungen die Nachbarn an, auf daß sie Euch die Producte Eures Landes abnehmen und ihr Geld bei Euch verzehren; das hebt den Wohlstand Eures Landes! Das Chausseegeld könnt Ihr dann getrost verschmerzen! Und wenn Euch ein preußischer Gutsbesitzer, Fabrikant oder Kaufmann seine Producte, Fabrikate oder Waaren ins Land bringt, dann denkt ja nicht: der Ausländer muß Chausseegeld zahlen. Der legt's nur aus, die Zahler seid Ihr selbst, denn bei Lichte besehen, ist der eigentliche Zahler des Chausseegeldes der Consumant. Die Theorie mit dem Ausländer ist also wurmfistig.²⁾

Die finanziellen Schattenseiten treten da am schroffsten hervor, wo die volkswirtschaftlichen am schwächsten sind und umgekehrt. Je größer der Verkehr, je mehr Leute aufgehalten werden, desto ausgiebiger der Stangenbeutel, desto schwächer die finanziellen Bedenken; je schwächer der Verkehr, desto größer der Schatten, den dieser ganze Apparat auf das fiskalische Behagen wirft. Es giebt Chaussees, auf denen die Frequenz in Folge der Eisenbahnanlagen so sehr abgenommen hat, daß der Ertrag des Chausseegeldes kaum die Erhebungskosten deckt, und dies Mißverhältniß wird mit der Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs mehr und mehr wachsen. Denn auf den vielen Chaussees, welche den Eisenbahnen parallel laufen, wird der Verkehr mehr und mehr zusammenschrumpfen auf das Niveau eines nachbarlichen Verkehrs zwischen den umliegenden Ortschaften, eines kleinen Binnenverkehrs oder in günstigen Fällen auf die Communication mit den Eisenbahnstationen und Haltestellen. Es wird dann noch manche Hebestelle eingehen müssen und immer greller wird die Unbilligkeit der ganzen Einrichtung gegen diejenigen Landestheile hervortreten, welche der Eisenbahnen entbehren und zu den theueren Transportkosten auf der Achse noch das Chausseegeld tragen müssen.

Das Rechenexempel in Note 8 kommt auch hier in Betracht und wird sich mit Erfolg verwenden lassen bei allen Declamationen über Vereinfachung des Geschäftsganges in der Staatsverwaltung.

betrug dasselbe in Gießen-Darmstadt 165,000 fl. und in Nassau trotz der sehr ausgedehnten Befreiungen über 44,000 fl.

¹⁾ Dieselben werden sich meistens nahe um 20 Procent herum bewegen. In Braunschweig belaufen sich die Baarauslagen über 8000 Thlr. jährlich für 86 herrschaftliche Hebestellen. Dahinzu kommt aber noch die Verzinzung des Werths von 18 herrschaftlichen Erhebungshäusern nebst Gärten zu durchschnittlich 2500 Thlr., was über 20 Procent Erhebungskosten ergibt. In Nassau kamen auf 44,472 fl. Bruttoeinnahme 12,600 fl. Ausgaben.

²⁾ Ein volkswirtschaftliches Rechenexempel wird hier auch noch Platz finden können. Wir berechneten in Note 7 den Betrag der Erhebungskosten, welche direct gezahlt, also für den Staat gewonnen werden, auf 20 Procent. Auf weitere 50 Procent ist der indirecte national-ökonomische Gewinn an nutzbringender Arbeit von den Leuten zu rechnen, die Tag und Nacht am Schlagbaum sitzen und aufpassen, ob Jemand kommt, der zahlen will oder denunciirt werden muß. Für Braunschweig können wir die Rechnung leicht machen: 86 Arbeiter à 300 Thlr. jährlich bringt schon mehr als 50 Procent der Bruttoeinnahme. Und jeder gewöhnliche Maurer verdient doch 5 Thlr. wöchentlich! — Es bleiben noch 30 Procent. Davon kommt noch ein gut Theil auf die Mühe und Arbeit, welche das Chausseegeldwesen den höheren Behörden verursacht, ferner auf die Belästigung der Gerichte und der Polizeibehörden, auf die Kosten und Entschädigungen bei erfolglosen Denuncationen, sowie auf die entgehende Gebäude- und Grundsteuer für die herrschaftlichen Erhebungshäuser und Gärten.

Es ist schon im dritten Abschnitt erwähnt, daß in mehreren Staaten nur an den Staatsstraßen Chausseegeld erhoben werden darf, an den Communalstraßen aber nicht, auch wenn sie vollständig kunstgerecht ausgebaut sind und für den Verkehr eine weit höhere Bedeutung gewonnen haben, als diese und jene Staatsstraße. — Wo liegt denn aber da die Gerechtigkeit? Haben die Gemeinden nicht ebenfalls große Opfer für die Beförderung der Wegsamkeit des Landes gebracht?

Auch die Ungleichartigkeit der Heranziehung des Publicums zur Chausseegeldabgabe ist als ein großer Mangel zu erwähnen, nicht minder die ausgedehnten Befreiungen, welche eine ordnungsmäßige Controle entweder unmöglich oder höchst lästig machen.

Unter allen Umständen trifft die Chausseehäuser der Vorwurf, eine der kostspieligsten Einrichtungen zur Erhebung von Abgaben zu sein, und es ist zu beklagen, daß dieser Pöppel uns überkommen ist als diejenige Form, in welcher die Mittel zur Förderung der Wegsamkeit eines Landes erhoben werden. Die Schwaben haben sich diesen Pöppel schon vor länger als 40 Jahren abgeschnitten und die Nachbarn sind ihnen gefolgt. Wir sollten nicht zögern, es ihnen nachzutun.

Das wäre im Allgemeinen das, was wir bei Abwägung der Frage: ob die Schlagbäume fallen sollen? unsererseits in die Waagschale zu legen hätten, um sie für dies Ob zum Sinken zu bringen. Was man andererseits hineingelegt hat, betrifft bei weitem mehr die Frage des Wie. Man kann die oben angedeuteten Schattenseiten der Einrichtung unmöglich verkennen, aber man will die Consequenz, die Aufhebung der Chausseehäuser, nicht, ohne daß Ersatz geschafft worden für den Ausfall der Einnahmen.

Julius Faucher ruft in seinem oben Note 1 citirten geistvollen Aufsatze dem Freiherrn von der Heydt zu: Mit Verlaub! So ohne Weiteres wirft man doch das Chausseegeld nicht aus dem Fenster auf die Straße oder vielmehr von der Straße in die Fenster, die an diese öffnen! Er stützt auf diese Auffassung — daß nämlich das Geschenk des aufgehobenen Chausseegelbes dem Fahrenden nicht verbleibt, sondern nur den Besitzern des Bodens auf beiden Seiten der Chaussee zugeht — seine Ersatzvorschläge: einmal den Bodenbesitz, welchem der betreffende Weg zu Gute kommt, mit einer Fluchtmiethe zu belegen, und zweitens einen Zuschlag auf die Gebäudesteuer zu legen, soweit die Straßenflucht zum Bau benutzt wird. Wir würden uns mehr für den weiteren Vorschlag der Erhebung einer Pferde- und Wagensteuer erklären, namentlich für letztere,⁹⁾ denn das Pferd braucht die Chaussee nicht, sondern der Wagen; allein eine solche Steuererhebung,

⁹⁾ Auch der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses schlägt vor, daß die Kosten der Unterhaltung der Kunststraßen seitens der Staatscasse durch eine mehrstufige Steuer auf sämtliche in Privatbesitz befindliche Wagen gedeckt werden und hält eine solche Wagensteuer für zweckmäßiger als eine Pferdesteuer (siehe pos. 11 der Motive).

In Bayern hatte man versuchsweise schon im Jahre 1808 als Weggeldsurrogat eine Zugviehsteuer eingeführt, welche aber die größten Unzuträglichkeiten zur Folge hatte. Namentlich klagte man über zu starke Belastung der Ackerpferde und Ochsen und die Abgabe wurde, nachdem die allgemeine Unzufriedenheit im ganzen Lande sehr laut geworden war, auf dem Landtage von 1822 wieder aufgehoben.

In Nassau wurde 1855 eine Branntweinsteuer eingeführt und Regierung und Stände waren darüber einig, daß es für den betreffenden Theil des Ertrags dieser Steuer keine bessere Verwendung gebe, als das Chausseegeld aufzuheben, was zur Vermehrung der inländischen Production, zur Hebung des Verkehrs und zur Erleichterung des Lohnfuhrtenbesitzers gereiche.

mag sie nun auf jeden einzelnen Wagen gelegt oder als Erhöhung der Gewerbesteuer für alle Fuhrwerkbesitzer ausgeschrieben werden, hat bei dem steten Wechsel im Bestande doch ihre großen Bedenken und es scheint uns, wenn durchaus ein Ersatz geschafft werden muß, eine Erhöhung der directen Steuern das Einfachste zu sein. Und entspricht denn dies nicht auch wirklich der Natur der Abgabe am meisten? In der That liegt das Chausseegeld auf der ganzen Bevölkerung; in Atonen wälzt es sich von dem, der es an der Barriere verauslagt hat, vom Einen zum Andern bis zum letzten Consumenten und Alle contribuiren dazu nach den ihre Consumtion bedingenden Verhältnissen — der Arme wohl verhältnißmäßig mehr als der Reiche, denn die rohen Producte haben das schwerste Gewicht und empfinden das Chausseegeld am meisten.

Man hat uns, wie bereits oben bemerkt, eingewandt, die Aufhebung des Chausseegeldes werde wiederum den Grundbesitz treffen und das mobile Capital unbehelligt lassen. Nun ja! aber der Grundbesitzer wird dann doch eine Abgabe los, die er tausendmal schon ins Pfefferland verwünscht hat. Der Gutbesitzer, der zwei Meilen von der Stadt wohnt, berechne sich doch 'mal, was er an Chausseegeld jährlich ausgiebt. Ein einspänniger Milchkarren kostet ihn allein 75 Thlr., und was kosten die hunderte von Klasten Holz, von Wispeln Kartoffeln und Getreide, die er zur Stadt fährt? ¹⁰⁾

Wahrlich, wir glauben, daß sich die Grundbesitzer am besten über die Aufhebung des Chausseegeldes beschweren würden und wenn wir uns umsehen nach unseren Freunden, von denen wir Unterstützung für unseren Antrag erwarten, so meinen wir sie zu allererst im Lager der Landwirthe suchen zu sollen.

Es war eigentlich nicht die Absicht, hier näher auf die Frage der Deckung des Chausseegeldes einzugehen, da sich die Reichsgesetzgebung mit dieser nicht befassen kann, sondern die Deckung der durch die allgemeine Aufhebung der Wegegelde entstehenden Ausfälle in den Staats-, Kreis- und Kommunaleinnahmen der einzelnen Staaten der Gesetzgebung der letzteren überlassen muß.

Wir halten hiernach dafür:

„daß durch ein Reichsgesetz die Erhebung von Wegegeldern aller Art (Chaussee-, Pflaster-, Brücken-, Geleitzgeld) auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen und Wegen verboten, die Regelung der Deckung der Ausfälle aber, welche dadurch in den Staats-, Kreis- und Kommunaleinnahmen der einzelnen Staaten entstehen, der Gesetzgebung der letzteren überlassen werde.

¹⁰⁾ Wir haben verschiedentliche Vergleichenungen angestellt und gefunden, daß die reine Staatseinnahme aus dem Chausseegelde (welche auf den Kopf der Bevölkerung etwa 3 Groschen betragen mag), auf die directen Jahressteuern repartirt, etwa 7 Procent Zuschlag auf letztere ergibt. Das oben erwähnte Chausseegeld für einen einspännigen Milchkarren ist also schon höher, als der Zuschlag für eine directe Jahressteuer von 1000 Thlr. Selbstverständlich kann dies Exempel keine allgemeine Geltung haben, wir glauben aber nicht, daß das Resultat irgendwo höher sich herausstellen wird.

Nachwort.

Die Wegebaucommission des Congresses Deutscher Landwirthe wird zu erwägen haben, wie sie mit der Resolution des dritten Congresses:

„Die Regelung der Gesetzgebung, betreffend den Wegebau im Bereiche des Norddeutschen Bundes, ist ein dringendes Bedürfnis“

und mit dem ihr vom Ausschuss erteilten Auftrage:

„Vorschläge über die Grundsätze einer Allgemeinen Wegeordnung zu machen“ zurechtkommt.

Wir unsererseits haben uns in den vorstehenden Blättern darüber ausgesprochen, daß und weshalb wir ein Bedürfnis der Regelung der Wegebaugesetzgebung im Deutschen Reich nicht anerkennen und Grundsätze einer Allgemeinen Wegeordnung nicht aufstellen können.

Der Congress wird unserer Ansicht nach auch auf die Berathung von Grundzügen einer Allgemeinen Wegeordnung, wie sie der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses aufgestellt hat, nicht eingehen können, wenn solche für diejenigen Staaten berechnet sein sollten, denen es an einem derartigen, den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Gesetz fehlt. Es kann eben nicht Aufgabe des Congresses sein, für eine particulare legislatorische Thätigkeit vorarbeitend einzutreten.

Wir fühlen gleichwohl das Bedürfnis, der verdienstvollen Arbeit unseres Herrn Vorgängers, wenn auch nur in allgemeinen Zügen, näher zu treten — allerdings in der Voraussetzung, daß dessen Vorschläge vorzugsweise für die preussische Monarchie berechnet waren.

Hier tritt uns zunächst die Frage entgegen, ob es zweckmäßig ist, eine Allgemeine Wegeordnung für die ganze Monarchie zu erlassen. Allerdings sind bisher sämtliche Versuche einer Reform der Wegebaugesetzgebung im Königreich Preußen davon ausgegangen, daß dieselbe in einer Allgemeinen Wegeordnung für die ganze Monarchie zur Durchführung gebracht werden müsse. Die Motive der Königl. Staatsregierung zu dem Entwurfe einer Allgemeinen Wegeordnung vom Jahre 1862 bezeichnen diesen Ausgang ausdrücklich als das erwünschte, aber nicht aus Princip beabsichtigte Resultat sorgfältiger Erwägungen, welches sich aus der überraschenden inneren Uebereinstimmung der bestehenden vielfältigen Gesetze, nicht minder aber auch daraus erklärt, daß die wirklich vorhandenen Schwierigkeiten, ebenso gut wie in der ganzen Monarchie, auch in den einzelnen Provinzen und wiederum in den besonderen Theilen dieser vor Augen treten, daß also eine Beibehaltung derselben die gegenwärtig beschwerende Unsicherheit underspaltung des Rechts kaum beseitigen würde.

Auch wir glauben, daß keine große Gefahr dabei ist, wenn in den alten Provinzen Preußens, ¹⁾ wo bislang wenig für den Bau von Communicationswegen geschehen, rück- sichtslos über die Verschiedenheiten der bisherigen Gesetzgebung hinweggeschritten und eine Allgemeine Wegeordnung erlassen wird, die sich zumeist denjenigen Verhältnissen anschließt, welche in der im Wegebau am weitesten vorgeschrittenen Provinz (der Rheinprovinz) bereits Rechtens sind; immerhin aber scheinen uns die Verschiedenheiten, welche Klima und Boden, Lage und Bevölkerung, Productions- und Verkehrsverhältnisse darbieten, groß genug, um nicht eine zu weit gehende Generalisirung der Materie für einen Fehler zu halten. Wir möchten — zumal in Hinblick auf die Mißerfolge der seit länger als 60 Jahren nicht nur auf den Erlaß einer Allgemeinen Wegeordnung, sondern auch auf die Ausdehnung des Adersystems guter Verkehrswege über alle Theile der Monarchie gerichteten Bestrebungen, gegenüber den großen Erfolgen der Wegebaugesetzgebung in fast allen kleinen Staaten Deutschlands — auch auf diesem Gebiete Decentralisation empfehlen. Das Wort stellt sich eben ein; wir haben aber auch einen Begriff dafür.

Eine Allgemeine Wegeordnung für die ganze Monarchie sollte sich nur strict auf das Allgemeine der Materie beschränken und alles Besondere den Ordnungen der Provinzen und Kreise, je nach ihren besonderen Verhältnissen überlassen. Wir möchten sagen: ein Wegesetz für die ganze Monarchie, Wegeordnungen für die Pro- vinzen, ²⁾ Regulative für die Kreise, Statute für die Verbände und Gemeinden.

Zu dem Allgemeinen der Materie rechnen wir in den alten Provinzen Preußens zunächst die Wegebaupflicht und das Expropriationsrecht. Daß diese außer Zweifel gestellt werden, thut ja vor allem Anderen Noth.

Den Maßstab der Wegebaupflicht muß ausschließlich das Interesse abgeben.

Dies führt von selbst darauf, daß die Gemeindewege, welche den örtlichen und nachbärtlichen Verkehr der einzelnen Gemeinden zu vermitteln haben, die Grundlage des ganzen Systems bilden müssen. Jede Gemeinde ³⁾ hat für die Verbindung mit den an- grenzenden Nachbargemeinden durch einen öffentlichen, für landübliches Fuhrwerk zu jeder Jahreszeit passirbaren Fahrweg innerhalb ihrer Flur Sorge zu tragen. Auf die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Behörden rücksichtslos zu halten, gegen säumige Gemeinden ohne Weiteres mit der Ausführung der nöthigen Arbeiten vorzugehen und die Kosten executivisch einzuziehen. Auf diesem Gebiete liegt die Frage der Bildung von Wege- verbänden. Wir halten sie für äußerst wichtig und glauben, daß es eine lohnende Aufgabe für einen Verwaltungsbeamten ist, die gemeinsamen Verkehrsinteressen einer Gegend in dieser ersten Instanz richtig anzufassen und durchgehende Gemeindewege ins Leben zu rufen, welche die kleinen Zweigverbindungen nach den zum Verbande gehörigen Ortschaften in sich aufnehmen und in die Kreisstraßen überleiten. Diese Wege- verbände taugen aber nur dann etwas, wenn ihre Grenzen strict nach den theilhaftigen

¹⁾ Von den neuerworbenen Ländern Hannover, Kurheßen, Schleswig-Holstein, Nassau und Hohen- zollern kann hier selbstverständlich nicht die Rede sein. Von ihnen gilt Alles, was oben von den ein- zelnen deutschen Staaten gesagt ist.

²⁾ Oder wenn man lieber will: Ausführungsverordnungen (Verordnung, die Ausführung der All- gemeinen Wegeordnung in der Provinz . . . betr.

³⁾ Selbstständige Güter und Gemarkungen (Waldungen) sind den Gemeinden gleichzuachten.

Interessen gezogen werden; jede Ausdehnung über das Bedürfnis hinaus würde ein Fehler sein, ja selbst die Zuziehung der kleinen Zweigverbindungen zu den gemeinsamen (durchgehenden) Strecken würden wir als einen solchen ansehen. — Diese kleinen Verbände führen im Aderhsystem der Verkehrsmittel ihren besonderen Kreislauf aus, aber in organischer Verbindung mit dem größeren Kreislauf der größeren Verbände. Bei richtiger Leitung der Gemeinden neben energischer Handhabung der Wegepolizei kann es nicht ausbleiben, daß die Pflichtigen die möglichst dauerhafte Herstellung der gemeinsamen Wegestrecken in ihrem eigenen Interesse erkennen werden.

Wo ein allgemeineres Verkehrsinteresse der Kreiseingeseffenen — die Verbindung mit der Kreisstadt, den Markttorten, den Landstraßen, den Eisenbahnhaltestellen, den Fährstellen — in Frage kommt, reichen die Gemeindewege selbstverständlich nicht aus; aus ihnen heraus müssen sich mit der Erweiterung der Interessenbetheiligung die Kreisstraßen bilden und die Communalwegeverbände werden dazu von selbst die Anregung geben. Dann ist es Sache der Kreisorgane, den Bau dieser Straßen in die Hand zu nehmen; von ihrem freien Willen darf dies aber nicht abhängen, wenn schon ihnen in keiner Weise Befugnis und Gelegenheit verklümmert werden dürfen, etwaige Widersprüche gegen die Entscheidungen und Maßnahmen der Regierung bei der obersten Verwaltungsbehörde der Provinz zur Erörterung zu bringen.

Wir wissen sehr wohl, daß diese Ansicht keine Gnade finden wird vor dem idealen Standpunkt, welcher Alles der communalen Selbstverwaltung überlassen will, wir können aber nicht umhin, auf diesem Gebiete eine heilsame Beschränkung anzuerkennen. Beim Wegebau handelt es sich nicht allein um das Interesse der baupflichtigen Gemeinden,⁴⁾ sondern auch um ein allgemeines Interesse; die öffentlichen Wege sind Einrichtungen, welche allen Landeseinwohnern, ja auch den Ausländern zur freien Benutzung überlassen sind, und dies öffentliche Interesse darf der Staat der localen Selbstregierung nicht preisgeben, er muß die überwachende Intelligenz und den ausführenden Arm hergeben und in aller Weise das theilhaftige öffentliche Interesse wahrnehmen: — das ist vermöge des Straßenregals sein Recht und gehört zu seinen vornehmsten auf die Pflege der Landeswohlfaht gerichteten Verpflichtungen.

Man vergleiche die Einrichtungen derjenigen Länder, welche man im Wegebau gern als Muster anerkennen wird;⁵⁾ eine Emancipation von der pflichtmäßigen und sachver-

⁴⁾ Faucher a. a. O. Seite 183. „Wenn wir an örtliche Verbindungswege denken, denken wir alsbald an die Gemeinde und zwar natürlich an unsere ländliche Gemeinde. Und da ist denn mit allen weiteren Gedanken alsbald aus; da starren uns die Nullen in unseren Tabellen vollständig hoffnungslos an.“ — „Es hilft uns nichts, wenn auf der einen Stufe die öffentliche Maschinenrie den Dienst versagt, wie sie auf der Stufe der Communalorganisation es für die Vicinalwege gethan hat, das Heil nur bei der nächst höheren Stufe zu suchen.“ — „Es ist hilfloser Formalismus, die Abhilfe für den Mangel amtlicher Fürsorge von der Instanzverlegung erwarten zu wollen.“ — „Wenn die Gemeinde nicht dazu zu bringen ist, zu leisten, was zu letzten ihres Amtes wäre, wenn sich Jeder, der Land und Volk kennt, selbst sagen muß, daß dazu gar keine erkennbare Aussicht vorhanden ist, dann ist nicht einfach an den Kreis, an die Provinz, an den Staat zu denken, die ja schon leisten, was sie leisten können, sondern dann ist zu untersuchen, ob sie alle vier mit einander die Aufgabe, um die es sich handelt, und welcher sie auf der untersten Sprosse der Stufenleiter unvollkommen genügen, auch in richtiger Weise auffassen u. s. w.“

⁵⁾ Fast alle kleineren Staaten Deutschlands, auch die neuerdings an Preußen übergangenen Länder. Auch Frankreich ist hier hervorzuheben und noch heute besteht in denjenigen Landestheilen Preußens,

ständigen Fürsorge des Staats und seiner Beamten wird man nicht finden. Da selbst in denjenigen Ländern, *) wo eine neue Kreisorganisation auf dem Principe der communalen Selbstverwaltung ins Leben getreten ist, hat man die Herstellung, Unterhaltung und Beaufsichtigung der öffentlichen Wege den Baubeamten des Staats unter Mitwirkung der Verwaltungsbehörde und der Organe des Kreises übertragen und der Ersteren die Vertretung des öffentlichen Interesses ausdrücklich zur Pflicht gemacht, so daß sie befugt ist, Beschlüssen der Kreisorgane die Ausführung zu versagen und darüber die Entscheidung der Landesregierung einzuholen.

Daß sich aus den Gemeindewegen in höchster Instanz die Provinzialstraßen entwickeln müssen, wenn das Verkehrsinteresse der ganzen Provinz in Bethheiligung gezogen ist, versteht sich von selbst und hier gilt mutatis mutandis, was von den Kreisstraßen gesagt ist!

Der Referent des dritten Congresses hat unter Nr. 11 seiner Grundzüge die Errichtung besonderer Wegebauämter empfohlen, aber damit nur die Beaufsichtigung der Anlage und Unterhaltung der Kunststraßen bezwecken wollen. Wir möchten empfehlen, für jeden Kreis einen besonderen Kreisbaubeamten zu bestellen und denselben vom Staate zu besolden. Derselbe würde seine Thätigkeit ausschließlich der Förderung des gesammten Wegebaues im Kreise zu widmen haben.

Die Wegebaupflicht der Gemeinden, der Kreise, der Provinzen möchten wir lediglich als Communal-, resp. Kreis- und Provinziallast aufgefaßt und die Bestimmungen über die Beitragspflicht in die Gemeinde-, Kreis- und Provinzialordnungen verwiesen sehen.

Die Naturalleistungen beim Wegebau principiell und allgemein abzuschaffen, †) können wir nicht anempfehlen. In den nordöstlichen Provinzen Preußens entsprechen sie, beim Bau der Gemeindewege angewandt, durchaus den communalen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Pflichtigen und diese denken nicht daran, die alten Frohndienste darin wieder auferstanden zu sehen. Uebrigens würde dieser Punkt in die Regulative für die einzelnen Kreise gehören und dort so geregelt werden können, daß den Gemeinden die Wahl zwischen Natural- und Geldleistung für Fuhren und Handarbeiten eingeräumt wird.

Die Art der Herstellung der Wege wird durch das Verkehrsbedürfniß wesentlich beeinflusst werden. Zur Chausseirung sollte eine Interessentschaft nur in besonderen Ausnahmefällen gezwungen werden können. ‡) Wo die localen Verhältnisse die Herstellung versteinter Fahrbahnen nur irgend gestatten, werden die Baupflichtigen bei energischer Handhabung der Wegepolizei, welche nicht dulden darf, daß öffentliche Wege in einen ihrer Bestimmung und dem Verkehrsbedürfniß nicht entsprechenden Zustand gerathen, schon von selbst zu der Einsicht geführt werden, daß bei nur einigermaßen regem Verkehr die Anlage versteinter Fahrbahnen am zweckmäßigsten ist.

Aus eigenen Mitteln allein können die Communal-, Kreis- und Provinzialverbände

wo französisches Recht gilt, die Befugniß der Regierung, den Charakter eines Weges zu bestimmen, also einen Gemeindeweg zu einer Kreisstraße zu erheben.

*) z. B. im Herzogthum Braunschweig. Siehe oben im Abschnitt I. das Nähere über die Mitwirkung der betreffenden Organe beim Wegebau.

†) Wie es der Antrag v. Gröling-Schalcha im dritten Congreß bezweckte (siehe oben das Vorwort).

‡) Zumal nicht in den, noch immer in dünner Zerstreuung bewohnten Theilen der östlichen Provinzen Preußens, welche arm an Stein und Kies sind.

In einigen kleinen Staaten Deutschlands ist die Chausseirung der Communicationswege gesetzlich angeordnet.

aber den chausseemäßigen Ausbau ihrer Wege bei der enormen Höhe der Kosten^{*)} nicht übernehmen, und hier ist es die Aufgabe des Staates, der doch in der Herstellung guter Verkehrswege eines der wesentlichsten Beförderungsmittel des Nationalwohlstandes und in der Pflege des letzteren eine seiner vornehmsten Obliegenheiten erkennen muß, die Communal-, Kreis- und Provinzialverbände in ihrem Streben kräftig zu unterstützen, damit die Segnungen guter Verkehrsmittel auch denjenigen Landestheilen zugänglich gemacht werden, die bisher davon ausgeschlossen waren. Den Einwand, daß die den Verkehr der einzelnen Landestheile vermittelnden Communicationswege doch nur den Eingeseffenen dieser Landestheile zu Gute kommen und deshalb auch von denselben allein hergestellt werden müssen, darf man nicht gelten lassen. Eine Verpflichtung zu Beitragsleistungen im privatrechtlichen Sinne liegt dem Fiskus allerdings nicht ob, aber die Wegsamkeit eines Landes wurzelt mit ihrer hohen Bedeutung für den Nationalwohlstand der Gesamtheit so sehr im öffentlichen Interesse, daß sich der Staat bei ihrer Förderung als mitbetheiligt ansehen muß. Wo man dieser Auffassung gefolgt ist, giebt es vortreffliche Wege und ihr Einfluß auf eine gedeihliche Entwicklung aller Verhältnisse liegt offen zu Tage.

Ungemein schwierig aber ist die gesetzliche Normirung der Betheiligung des Staats; es wirken so manche, auf ganz anderen Gebieten liegende Factoren mit, daß wir es nicht unternehmen möchten, für einen Staat, wie Preußen, ohne Weiteres einen bestimmten Procentsatz auszuwerfen, mit dem sich der Fiskus bei der Anlage und Unterhaltung aller Kunststraßen der Monarchie betheiligen müßte.

Der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses will bei den Kunststraßen ganz allgemein mindestens $\frac{2}{3}$ der Anlagekosten und mindestens $\frac{1}{2}$ der Unterhaltungskosten dem Staate aufbürden, hält es für selbstverständlich, daß derselbe den größten Theil übernimmt und führt für die Betheiligung der Gemeinden und Kreise mit je $\frac{1}{6}$ resp. $\frac{1}{4}$ nur einen Billigkeitsgrund an: „da sie ja den nächsten und größten Nutzen davon haben.“ Wir bekennen, daß wir mit diesem Billigkeitsgrunde zu einer anderen Schlussfolgerung gelangt sein würden. Der geehrte Herr ist dem neuesten Wegegesetze des Großherzogthums Baden gefolgt; aber die Verhältnisse, aus denen dieses Gesetz herausgewachsen, sind doch wesentlich verschieden von denen des Königreichs Preußen. Die eigenthümliche Lage des Großherzogthums begünstigte eine zum größten Theile bereits durchgeführte Verlegung des durchgehenden Handels- und Personenverkehrs auf die Eisenbahnen. Damit fiel die Bedeutung der früheren Staatsstraßen, und es hätte keinen Sinn gehabt, dieselben als Handelsstraßen vom Staate erhalten zu lassen; es mußte vielmehr darauf ankommen, den Verkehr einer größeren Anzahl von Ortschaften mit den Eisen- und Wasserstraßen zu vermitteln und dazu sollten eben die Bezirks- oder Landesstraßen dienen. Die Staatsstraßen wurden aufgehoben und das erleichterte

^{*)} Im Herzogthum Braunschweig sind die Kosten für Herstellung und Unterhaltung der Straßen und Wege, ausschließlich der Grunderwerbungen, anzunehmen pro Meile
bei den Heer- und Landstraßen (14–16' breite Steinbahn)
Herstellungskosten 16,000 bis 32,000 Thaler
Unterhaltungskosten 650 „ 2,600 „
bei den Communicationswegen (12–14' breite Steinbahn)
Herstellungskosten 10,000 bis 26,000 Thaler
Unterhaltungskosten 500 „ 1,300 „
die niedrigsten Sätze in den günstigsten, die höchsten in den ungünstigsten Lagen.

natürlich die Uebernahme des größten Theils der Kosten der Landstraßen auf das Staatsbudget außerordentlich. Baden kennt danach nur noch zwei Arten von öffentlichen Wegen: Gemeindewege und Landstraßen; die letzteren baut eigentlich der Staat, denn was die Gemeinden und Kreise dazu leisten, hat mehr die Natur von Principualbeiträgen, zumal da diese unter gewissen Umständen ganz oder theilweise erlassen werden können.

Man begreift wohl, daß im Königreich Preußen eine derartige Normirung der Staatshilfe beim Bau der Communicationswege leicht erregbare fiscalische Gemüther einigermaßen in Aufwallung bringen kann. Aber wissen sie etwas Anderes vorzuschlagen? Eine beiläufige Vertröstung auf fiscalische Unterstützung in geeigneten Fällen ist keine gesetzliche Normirung der unzweifelhaften staatlichen Verpflichtung.

Wir wüßten wohl etwas Anderes vorzuschlagen, was uns besser gefällt, auch durchaus nicht neu ist und sich bereits mehrfach ins Leben eingeführt hat:

Der Staat übertrage das gesammte Wegebauwesen auf die Provinzial- und Kreisverbände, und dotire diese mit Fonds, deren Revenuen dem jährlichen Aufwande des Fiscus für die Staats-, Provinzial-, Kreis- und andere Straßen entsprechen.¹⁰⁾

Es ist nicht unsere Absicht, über den beschränkten Zweck dieses Nachworts hinauszuschweifen auf das Gebiet der Reform der Communal-, Kreis und Provinzialverfassung und hier für die Dotirung der Provinzen oder Kreise mit Fonds seitens des Staats zu plaidiren; wir wollen vielmehr zuversichtlich voraussetzen, daß alle Provinzen der Monarchie in gleicher Weise, wie die Provinz Hannover, vom Staat die Mittel erhalten werden, welche die Selbstverwaltung ihrer Angelegenheiten erfordern. Daß dann unter den Provinzialangelegenheiten das Capitel der Communicationswege nicht fehlen wird, ist nicht zu bezweifeln.

Werden aber einmal die Provinzial- und Kreisstraßen der Provinzialverwaltung überwiesen, dann lasse man ihnen auch die Staatsstraßen folgen. Gleiche Behandlung den gleichen Verhältnissen!

Man kann sich der Ueberzeugung nicht verschließen, daß bald alle Straßen nur dem einen Hauptzweck dienen werden, die Verbindung der einzelnen Landestheile mit den Eisenbahnen zu vermitteln, welche künftig die alleinigen Träger des großen Verkehrs sein werden. — Die Heerstraßen werden allesammt hinabsinken zur Bedeutung der Communicationswege. Dieser Rückgang hat sich bereits in unzähligen Fällen vor unseren Augen vollzogen und es ist eine allgemeine Wahrnehmung, daß er in stetem Fortschreiten begriffen ist. Wir haben Wandelungen der Verkehrsverhältnisse vor sich gehen sehen, von denen Niemand eine Ahnung hatte: große Heerstraßen liegen verlassen, gewöhnliche Communicationswege sind plötzlich zu Hauptadern des Verkehrs geworden. Entspricht es nun einer rationellen Staatswirtschaft, die ersteren noch ferner auf ihrer Höhe zu erhalten und sie so gewissermaßen ein Privilegium der besondern staatlichen Obhut genießen zu lassen, die letzteren aber mit ihrer weit überwiegenden Bedeutung für den Landesverkehr davon auszuschließen? Doch sicher nicht! und deshalb muß man die gleiche Behandlung aller dieser Verkehrsmittel auf dem Wege der generellen Ueberweisung an die Provinzialverwaltung zu erreichen suchen. Eine allgemeine Ausgleichung der jetzt sehr ungleich im Lande vertheilten Wegebaulast wird die weitere segensreiche Folge sein.

¹⁰⁾ Auch der Referent der Wegebaucommission des dritten Congresses deutet in den Motiven zu seinen Grundzügen unter Nr. 11 diesen Weg an und der Antrag von Grörling-Schalcha im Congress verlangt geradezu „Staatshilfe in einer jährlichen Rate der Provinzialfonds“ (Siehe oben im Vorwort).

Es ist nicht zu fürchten, daß die Staatsstraßen verfallen werden, wenn die bisher auf ihre Erhaltung verwandten Mittel an die Provinzialverwaltung übergehen — davor schützt sie schon die unter allen Umständen dem Staat verbleibende Oberaufsicht über alle öffentlichen Wege —; aber über das Verkehrsbedürfniß hinaus werden die Staatsstraßen allerdings nicht in Puz gehalten werden; die an ihnen zu machenden Ersparungen werden höchst zweckmäßig dem Ausbau der erforderlichen Communicationswege zu Gute kommen.

Der obige Vorschlag entspringt aus ähnlichen Motiven, wie das Princip des Badenschen Straßengesetzes vom 14. Januar 1868, kommt aber zum umgekehrten Resultate, — hier alle Verkehrswege an die Selbstverwaltung der Provinzen, dort an den Staat. In Braunschweig bezweckten die Abgeordneten des Landes gleichfalls die Ueberweisung des gesammten Wegewesens an die Kreiscommunalverwaltungen, drangen aber damit nicht durch, da die Landesregierung mit der Baudirection die Staatsstraßen behalten wollte aus Besorgniß, dieselben möchten in Verfall kommen, und so ist man denn auf den Mittelweg gerathen: Die Staatsstraßen bleiben in staatlicher Verwaltung, die Communicationswege gehen an die Kreiscommunalverwaltungen über, welche mit Kreisfonds im Gesamtbetrage von 2½ Millionen Thln. dotirt sind.

Im Königreich Preußen sind die Staatsstraßen als solche auch bereits auf den Aussterbe-Stat gerathen; der Staat baut überall da, wo ein gesteigertes Verkehrsbedürfniß hervortritt, Eisenbahnen, und überläßt den Neubau von Kunststraßen, als verbesserten Communicationswegen zu den Eisenbahnen, den Kreis- und Provinzialverbänden. Es ist nur eine weitere Consequenz der hier zum Grunde liegenden Maxime, den Letzteren auch die Staatsstraßen zur Verwaltung zu übergeben und diese Kategorie von Straßen ganz aus dem Systeme verschwinden zu lassen. —

Bevor wir die Erörterung der Wegebaupflicht verlassen, möchten wir noch bemerken, daß wir die Nachbarhilfe, die wir lediglich als ein Ueberbleibsel der alten Landfolge ansehen, bei den Gemeindewegen überhaupt nicht fordern möchten, (da hier die Verbände für durchgehende Strecken dem Zweck besser dienen können), bei den Kreisstraßen aber ausnahmsweise nur dann, wenn die baupflichtige Flurgemeinde nachweislich wenig oder gar keinen Vortheil von dem neuen Wege hat, dieser vielmehr hauptsächlich den Nachbargemeinden zu Gute kommt.

Wir bezeichnen oben als den zweiten, in einem allgemeinen Wegegesetze zu regelnden Punkt das **Expropriationsrecht**.

Von der Pflicht, einen öffentlichen Weg nach den Anordnungen der durch das Gesetz berufenen Organe anzulegen, zu verlegen oder zu verbreiten, ist das Recht der Expropriation des dazu nöthigen Grund und Bodens und des Baumaterials unzertrennlich, und es scheint uns ein veralteter Standpunkt zu sein, dasselbe erst noch vor dem Nachweise, daß die Wegeanlage zum gemeinen Besten gereiche und die Abtretung erheische, oder gar von einem besonderen Erlaß des Staatsoberhauptes abhängig zu machen. Der Baupflichtige muß auf Grund der Aufforderung der competenten Verwaltungsbehörde zum Bau des Weges ohne Weiteres die Enteignung des nach den officiellen Bauplänen erforderlichen fremden Grund und Bodens und Materials bei der gedachten Behörde beantragen können.

Dem gesetzlichen Verfahren über die Feststellung der Entschädigung des Expropriaten muß nothwendig ein Vergleichsverfahren vor der Kreisverwaltungsbehörde vorangehen.

In den meisten Fällen wird ein tüchtiger Beamter die Betheiligten in Güte einigen, zumal der Expropriat (wenn es sich um Abtretung von Grund und Boden handelt) in der Regel wesentliche Vortheile von der Wegebauanlage haben wird.

Für den Fall, daß die Güte nicht erreicht wird, muß das Gesetz Bestimmungen enthalten, welche das Abschägungsverfahren feststellen, und hier sind wir ganz entschieden der Meinung, daß es unpassend ist, die Interessenten auf den Rechtsweg zu verweisen. Es ist doch wahrlich keine Rechtsfrage, wie hoch eine Fläche Landes zu schätzen, welche einmal abgetreten werden muß, sondern eine rein technische Frage, die zu einer proceßualischen Feststellung nur vermittelt eines hohlen Formalismus zurechtgelegt werden kann. Die von den Sachverständigen geschätzten Summen zusammen addiren, dann mit der Zahl der Schärer hinein dividiren und das Facit als Rechtspruch verkünden, das giebt allerdings formelles Recht (*Fiat iustitia pereat mundus!*), wir möchten aber doch lieber materielles Recht geschöpft sehen und damit den Exproprianten, wie besonders den Expropriaten, vor den Gefahren schützen, welche in einem solchen Divisionserempel in der That liegen, wie uns die Erfahrung genug gezeigt hat.

Soll etwas Vernünftiges herauskommen, so muß eine sach- und rechtskundige Behörde das Abschägungsverfahren leiten und auf Grund desselben den Spruch endgültig fällen. Diese Behörde muß im Stande sein, die Sachverständigen gehörig zu instruiren und mit Sachkenntniß zu beurtheilen, ob deren Gutachten vollständig und genügend motivirt sind, so daß sie als Anhalt für den Spruch dienen können, oder ob ein neues Gutachten von denselben oder von anderen Sachverständigen einzufordern ist. Die Sachverständigen können aber nur als Gehilfen dieser Behörde angesehen werden; ihre Gutachten dürfen nicht allein maßgebend sein, sie würden sonst die Behörde überflüssig machen und in die Stellung von Compromißrichtern gerathen.

Es giebt heute ein Verwaltungsrecht und wird hoffentlich auch bald Verwaltungsgerichte geben; die nationalökonomischen Fortschritte der neuesten Zeit machen diese fast zur Nothwendigkeit. Wo es solche nicht giebt, wird man das Expropriationswesen anderen geeigneten Behörden überweisen müssen, und solche bestehen in allen Deutschen Staaten: es sind die zwischen den Verwaltungsbehörden und den Gerichten in der Mitte stehenden Auseinandersetzungsbehörden, denen die Ausführung der Agrargesetze anvertraut ist. Diese haben in der Ablösung von Zinsen, Diensten und Zehnten, sowie von Mühlenberechtigungen, in der Aufhebung des Lehnsverkaufes und der Familien-Fideicommissse, sowie der Verbreitungsrechte u. s. w. Expropriationen im größten Maßstabe vorgenommen, und wenn man meint, es sei gleichwohl denselben die Feststellung der beim Wegebau für abzutretende Flächen zu zahlenden Entschädigungen nicht anzuvertrauen, dann erinnere man sich noch des großen Vertrauens, welches diesen Behörden die Gemeinden entgegenbringen müssen, wenn sie denselben ihren gesammten Grundbesitz ausantworten um ihn separirt und wirtschaftlich zusammengelegt wieder zurück zu empfangen.

Im Königreich Preußen steht man in dieser Frage noch auf dem idealen Boden des Allgemeinen Landrechts und erstreckt die Frage vom rechtlichen Schutz des Privateigenthums auch auf die Frage vom Werth des gesetzlich abzutretenden Eigenthums, die doch gar keine Seite einer rechtlichen Beurtheilung darbietet und ohne sachkundige Erwägungen und eingehende technische Prüfungen nicht entschieden werden darf. Davor gerade möchten wir die Betheiligten bewahren, und da einmal der Erlaß eines neuen Gesetzes in Frage steht, zumal eines Gesetzes über den Wegebau, bei welchem die Frage von der Ab-

tretung des erforderlichen Grund und Bodens nicht praktisch und einfach genug erledigt werden kann, so möchten wir Jedem, der ein Wort dazu zu sagen hat, angelegentlichst empfehlen, den Richter beim Abschägungsverfahren ganz und gar aus dem Spiele zu lassen.

Wir würden, wenn wir nicht gerade ausschließlich die Expropriationen im Wegbau und deren möglichst einfache Erledigung im Auge hätten, auch noch über die verschiedenen Systeme des Expropriationsverfahrens ¹¹⁾ etwas sagen, indeß wird es darauf nicht weiter ankommen. Nur unsere obige Ansicht, daß der Spruch der Auseinandersetzungsbehörde ein endgültiger sein müsse, möchten wir noch motiviren. Wenn das Gesetz bestimmt vorschreibt, von welchen Grundsätzen ein Abschägungsverfahren ausgegangen und wie dies gehandhabt werden soll, dann kann ein Recurs gegen den, auf Grund dieses Verfahrens gefällten Spruch nur bezüglich der formellen Seiten, wegen Verfassung oder Verletzung des vorgeschriebenen Verfahrens, nicht aber gegen den materiellen Inhalt des Spruches zulässig sein, denn dieser beruht auf dem sorgsam erhobenen Urtheil vereideter Sachverständiger und auf dem pflichtmäßigen Ermessen der für den gegebenen Fall sachkundigsten Behörde des Landes. Man würde beide geradezu bloßstellen, wenn man eine Berufung an die höchste Instanz (die Landesregierung) zuließe. Völlig unerfindlich aber ist es, wie ein Richter qualificirt sein soll, über den Werth eines abzutretenden Grundstücks ein zutreffenderes Urtheil zu fällen, als eine sachkundige Behörde. Wäre dazu irgend eine erkennbare Aussicht, dann hätte es noch einen Sinn, das kostbare und höchst weitaufgebaute Institut der gerichtlichen Correctur in das Verfahren zu bringen. So aber kann die Eröffnung des Rechtsweges gegen ein von der Auseinandersetzungsbehörde (wir möchten sie agrarrichterliche Behörde nennen) legal gefundenes Urtheil — lediglich deshalb, weil einer Partei das Resultat nicht genügt — wiederum nur auf leeren Formalismus hinauslaufen, welcher der Würde eines obersten Gerichtshofes schwerlich entspricht, sicher aber geeignet ist, das Vertrauen des Publicums zu der Gesundheit der staatlichen Einrichtungen zu untergraben.

Wir beziehen uns im Uebrigen auf das oben im Abschnitt I. dargelegte Braunschweigische Expropriationswesen, in welchem sich verwirklicht findet, was hier vorgeschlagen worden. —

*

*

*

Das Allgemeine Wegegesetz sollte außer der Wegspflicht und dem Expropriationsrecht noch das Verfahren in Wegebaufachen, und die Competenz der mitwirkenden Behörden feststellen und dann die nöthigen allgemeinen wegepolizeilichen Vorschriften enthalten, alles Uebrige aber, namentlich die Vorschriften über Herstellung und Einrichtung der Straßen und Wege, sowie deren Unterhaltung den Provinzialwegeordnungen oder Regulativen überlassen. Für den praktischen Gebrauch bedarf es hier specieller, den localen Verhältnissen anpassender Bestimmungen, und diese gehören nicht in ein allgemeines Gesetz für die ganze Monarchie.

¹¹⁾ In Frankreich und England bestellt man Geschworenengerichte unter dem Vorsitz eines Rechtsverständigen; in der Schweiz wird die Entschädigung unter Leitung eines besonderen Instructionsrichters von einer sachverständigen Commission festgestellt, von deren Urtheile ein Recurs an das Bundesgericht offen steht. Da möchten wir doch die Sachverständigen-Trias unter Leitung eines sachkundigen Beamten und die endgültige Fällung des Spruchs durch eine sach- und rechtskundige collegialische Behörde, (deren Mitglieder überall die Qualification zum Richteramt erlangt haben müssen) bei weitem vorziehen.